

**PENGARUH SIRKULASI – PARKIR DAN ACTIVITY  
SUPPORT (SEKTOR INFORMAL) TERHADAP FUNGSI  
RUANG DAWASJA DI KORIDOR JLN. MH. THAMRIN,  
SEMARANG**



Tesis  
Untuk memenuhi sebagian persyaratan  
Mencapai derajat Sarjana S-2

Magister Teknik Arsitektur

Nyken Sannityas Novenni  
L4B002093

PROGRAM PASCA SARJANA  
UNIVERSITAS DIPONEGORO  
SEMARANG  
November  
2003

## TESIS

PENGARUH SIRKULASI – PARKIR DAN ACTIVITY SUPPORT (SEKTOR  
INFORMAL) TERHADAP FUNGSI RUANG DAWASJA  
DI KORIDOR JLN. MH. THAMRIN, SEMARANG

Disusun oleh

Nyken Sannityas Novenni  
L4B002093

Telah dipertahankan di depan Tim Penguji  
Pada tanggal 8 November 2003  
dan dinyatakan telah memenuhi syarat untuk diterima

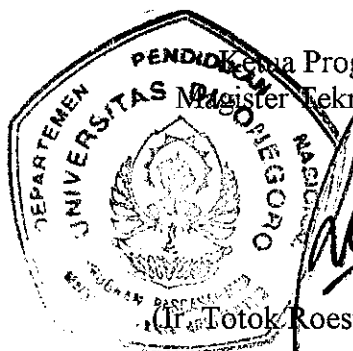
Menyetujui,  
Komisi Pembimbing

Pembimbing Utama

(Ir. Indriastjario, M. Eng)

Pembimbing Kedua

(Ir. Budi Sudarwanto, Msi)



Program Studi  
Magister Teknik Arsitektur,

(Ir. Totok Roesmanto, M. Eng)

UPT-PUSTAK-UNDIP

No. Daft.: 2313/T/MTA/C1

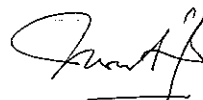
Tgl. : 25 Februari 04

### PERNYATAAN

Dengan ini saya menyatakan bahwa tesis ini adalah hasil pekerjaan saya sendiri dan didalamnya tidak terdapat karya yang pernah diajukan untuk memperoleh gelar kesarjanaan di suatu perguruan tinggi dan lembaga pendidikan lainnya. Pengetahuan yang diperoleh dari hasil penerbitan maupun yang belum/ tidak diterbitkan, sumbernya dijelaskan di dalam tulisan dan daftar pustaka.

Semarang, November 2003

Penulis,



Nyken Sannityas Novenni

## KATA PENGANTAR

Puji syukur kehadiran Allah SWT yang telah melimpahkan rahmat, tuntunan dan karunia- Nya selama proses penelitian dan penyusunan tesis ini dengan judul **Pengaruh Sirkulasi – Parkir dan Activity Support (Sektor Informal) terhadap Fungsi Ruang Dawasja di Koridor Jln. MH. Thamrin, Semarang.**

Penelitian ini merupakan penelitian terapan (*applied research*) yang bertujuan untuk menjawab persoalan-persoalan praktis yang dihadapi masyarakat sebagai pengguna/ penghuni dengan adanya kesenjangan persepsi terhadap setting (tempat spesifik) yang setiap hari digunakan untuk beraktivitas. Khususnya untuk mengkaji pengaruh sirkulasi-parkir dan activity support (sektor informal) terhadap fungsi ruang Dawasja dengan studi kasus di Jln. MH. Thamrin, Semarang.

Tesis ini berhasil disusun berkat dukungan dan bantuan yang diberikan oleh berbagai pihak kepada Penulis. Sehubungan dengan hal tersebut Penulis mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Ir. Totok Roesmanto, M. Eng, selaku Ketua Program Studi Magister Teknik Arsitektur Universitas Diponegoro, Semarang.
2. Ir. Indriastjario, M. Eng dan Ir. Budi Sudarwanto, Msi, selaku pembimbing yang telah memberikan dorongan, semangat, bimbingan, dan koreksi dalam memperluas wawasan dan memantapkan proses penyusunan tesis ini.
3. Ir. Agung Budi Sardjono, MT, selaku dosen penguji yang telah memberikan koreksi dan saran-saran dalam pendalaman tesis ini.
4. Dra. Sunarsih, Msi, atas bantuannya dalam proses pemahaman tentang materi analisis statistik.

5. Kedua orang tua dan adik-adik di Denpasar, Bali, atas doa restu dan dukungannya.
6. Teman-teman dan semua pihak yang tidak dapat disebutkan satu persatu yang telah terlibat dalam penelitian ini baik langsung maupun tak langsung.

Penulis berharap semoga tesis ini bermanfaat bagi pembaca sebagai suatu wawasan pengembangan ilmu pengetahuan khususnya dalam bidang Teknik Arsitektur. Kritik dan saran membangun terhadap hasil penelitian ini tetap sangat diharapkan.

Semarang, November 2003

Penulis,



Nyken Sannityas Novenni

## DAFTAR ISI

Halaman Sampul Depan .....	i
Halaman Judul .....	ii
Halaman Pengesahan .....	iii
Halaman Pernyataan .....	iv
Kata Pengantar .....	v
Daftar Isi .....	vii
Daftar Tabel .....	x
Daftar Gambar .....	xiii
Daftar Lampiran .....	xv
Abstrak .....	xvi
Abstract .....	xviii
<b>BAB I PENDAHULUAN .....</b>	<b>1</b>
1.1. Latar Belakang Permasalahan .....	1
1.2. Perumusan Masalah .....	6
1.3. Tujuan Penelitian .....	7
1.4. Manfaat Penelitian .....	7
1.5. Lingkup Penelitian .....	8
1.6. Sistematika Pembahasan .....	8
<b>BAB II KAJIAN TEORI .....</b>	<b>10</b>
2.1. Pemahaman tentang Konsep Keruangan (Ruang Publik) .....	10
2.2. Pemahaman tentang Elemen Perancangan Kota .....	13
2.2.1. Sirkulasi dan Parkir .....	13

2.2.2. Activity Support (Sektor Informal)	18
2.3. Hipotesa	29
<b>BAB III RANCANGAN PENELITIAN</b>	<b>32</b>
3.1. Persiapan Penelitian	35
3.2. Operasional Penelitian	36
3.3. Penentuan Variabel	37
3.4. Penentuan Populasi dan Sampel	45
3.5. Teknik Penggalian Data	53
3.6. Wilayah Penelitian	57
3.7. Alat Penelitian	57
3.8. Analisis Data	57
3.9. Pembahasan Hasil Uji Statistik	59
<b>BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN</b>	<b>60</b>
4.1 Deskripsi Wilayah Penelitian	60
4.1.1. Perkembangan Kota Semarang	60
4.1.2. Koridor Jalan M.H. Thamrin	61
4.1.3. Karakter Penggal-Penggal Jalan M.H. Thamrin	66
4.2. Data dan Analisis Data	73
4.2.1 Ruang Dawasja	73
4.2.2. Sirkulasi – Parkir	83
4.2.3. Activity Support (Sektor Informal)	90
4.2.4. Analisis Data	98
4.3. Temuan Penelitian	156

4.4. Pembahasan Temuan Penelitian .....	170
<b>BAB V KESIMPULAN DAN REKOMENDASI .....</b>	<b>186</b>
5.1. Kesimpulan .....	186
5.2. Rekomendasi .....	190
<b>Daftar Pustaka .....</b>	<b>193</b>
<b>Lampiran .....</b>	<b>195</b>



## DAFTAR TABEL

Tabel 3.1. Penentuan variabel, sub variabel, tolok ukur dan cara pengumpulan data .....	37
Tabel 3.2. Populasi sirkulasi-parkir .....	47
Tabel 3.3. Populasi activity support (sektor informal) .....	47
Tabel 3.4. Pengambilan jumlah sampel sirkulasi-parkir dengan Metode Alokasi Proporsional .....	48
Tabel 3.5. Pengambilan jumlah sampel activity support dengan Metode Alokasi Proporsional .....	49
Tabel 4.1. Dimensi fisik ruang Dawasja .....	73
Tabel 4.2. Jumlah street furniture pada ruang Dawasja .....	74
Tabel 4.3. Jumlah <i>physical traces</i> pada ruang Dawasja .....	75
Tabel 4.4. Aktivitas (fungsi) ruang Dawasja .....	80
Tabel 4.5. Luasan ruang yang digunakan kendaraan bermotor untuk parkir... ..	83
Tabel 4.6. Luasan ruang yang digunakan PKL .....	90
Tabel 4.7. Distribusi frekuensi Tujuan ke Jln. MH. Thamrin di tiap segmen ... ..	98
Tabel 4.8. Distribusi frekuensi parkir di tiap segmen .....	99
Tabel 4.9. Distribusi frekuensi Lama Parkir di tiap segmen .....	99
Tabel 4.10. Distribusi frek. Alternatif Pilihan Tempat Parkir di tiap segmen ... ..	100
Tabel 4.11. Distribusi frekuensi Kriteria Tempat Parkir yang Diharapkan di tiap segmen .....	101
Tabel 4.12. Distribusi frek. Lokasi Parkir yang Diharapkan di tiap segmen ....	102
Tabel 4.13. Distribusi frekuensi Opini Keberadaan PKL di tiap segmen .....	102
Tabel 4.14. Distribusi frek. Alasan Terkait Keberadaan PKL di tiap segmen ... ..	103
Tabel 4.15a. Distribusi frekuensi Lokasi Parkir yang Paling Sering Digunakan di tiap segmen .....	103
Tabel 4.15b. Distribusi frek. Alasan Pemilihan Lok. Parkir di tiap segmen....	104
Tabel 4.16. Distribusi frekuensi Opini ttg Parkir di area parkir tepi jalan di tiap segmen .....	104
Tabel 4.17. Distribusi frekuensi Alasan Terkait dengan Parkir di area parkir tepi jalan di tiap segmen .....	105
Tabel 4.18. Dist. frek. Opini ttg Parkir di jalur pedestrian di tiap segmen .....	105
Tabel 4.19. Distribusi frekuensi Alasan Terkait Opini Parkir di jalur pedestrian di tiap segmen .....	106
Tabel 4.20. Dist. Frek. Aktivitas di area parkir tepi jalan di tiap segmen .....	106
Tabel 4.21. Distribusi frek. Aktivitas di jalur pedestrian di tiap segmen .....	107
Tabel 4.22. Distribusi frek. tujuan ke Jln. MH. Thamrin secara keseluruhan ... ..	108
Tabel 4.23. Distribusi frekuensi parkir secara keseluruhan .....	108
Tabel 4.24. Distribusi frekuensi lama parkir secara keseluruhan .....	109
Tabel 4.25. Dist. frek. alternatif pilihan tempat parkir secara keseluruhan ....	109
Tabel 4.26. Distribusi frekuensi kriteria tempat parkir yang diharapkan secara keseluruhan .....	110
Tabel 4.27. Distribusi frek. lokasi yang diharapkan secara keseluruhan .....	111
Tabel 4.28. Distribusi frek. opini keberadaan PKL secara keseluruhan .....	111

Tabel 4.29. Dist. frek. alasan terkait keberadaan PKL secara keseluruhan .....	112
Tabel 4.30. Distribusi frekuensi lokasi parkir yang paling sering digunakan secara keseluruhan .....	112
Tabel 4.31. Dist. frek. alasan pemilihan lokasi parkir secara keseluruhan .....	113
Tabel 4.32. Distribusi frekuensi opini kondisi parkir di area parkir tepi jalan secara keseluruhan .....	113
Tabel 4.33. Distribusi frekuensi alasan ttg kondisi parkir di area parkir tepi jalan secara keseluruhan .....	114
Tabel 4.34. Distribusi frekuensi opini kondisi parkir di jalur pedestrian secara keseluruhan .....	114
Tabel 4.35. Distribusi frekuensi alasan ttg kondisi parkir di jalur pedestrian secara keseluruhan .....	115
Tabel 4.36. Distribusi frekuensi aktivitas di area parkir tepi jalan secara keseluruhan .....	115
Tabel 4.37. Dist. frek. aktivitas di jalur pedestrian secara keseluruhan .....	116
Tabel 4.38. distribusi frekuensi jenis usaha di tiap segmen .....	118
Tabel 4.39. distribusi frekuensi Lama Berjualan di tiap segmen .....	119
Tabel 4.40. distribusi frek. Cara Memperoleh Lokasi di tiap segmen .....	119
Tabel 4.41. distribusi frekuensi Jam Kerja di tiap segmen .....	120
Tabel 4.42. distribusi frekuensi Jenis Pelanggan di tiap segmen .....	120
Tabel 4.43. distribusi frekuensi Cara Menarik Pelanggan di tiap segmen .....	121
Tabel 4.44. distribusi frekuensi Peralatan Kerja di tiap segmen .....	122
Tabel 4.45. distribusi frekuensi Fungsi Peralatan Kerja di tiap segmen .....	123
Tabel 4.46. dist. frek. Kriteria Lokasi yang Diharapkan di tiap segmen .....	124
Tabel 4.47. dist. frek. Opini ttg Parkir di Jalur Pedestrian di tiap segmen .....	124
Tabel 4.48. distribusi frekuensi Alasan Opini ttg Parkir di jalur pedestrian di tiap segmen .....	124
Tabel 4.49. distribusi frekuensi Opini ttg Parkir di area parkir tepi jalan di tiap segmen .....	125
Tabel 4.50. distribusi frekuensi Alasan Opini ttg Parkir di area parkir tepi jalan di tiap segmen .....	125
Tabel 4.51. distribusi frekuensi Pemilihan Lokasi Kerja di tiap segmen .....	126
Tabel 4.52. distribusi frekuensi Alasan Pemilihan Lokasi di tiap segmen.....	126
Tabel 4.53. distribusi frekuensi Aktivitas di Jalur pedestrian di tiap segmen....	127
Tabel 4.54. distribusi frek. Aktivitas di area parkir tepi jalan di tiap segmen....	128
Tabel 4.55. dist. frek. Perlakuan thd Dasaran dan Perabot di tiap segmen.....	128
Tabel 4.56. distribusi frekuensi Perubahan Kondisi PKL dan sirkulasi-parkir di tiap segmen .....	129
Tabel 4.57. distribusi frekuensi Perubahan Guna Jalur pedestrian dan area parkir tepi jalan di tiap segmen .....	130
Tabel 4.58. Distribusi frekuensi jenis usaha secara keseluruhan .....	131
Tabel 4.59. Distribusi frekuensi lama berjualan secara keseluruhan .....	131
Tabel 4.60. Dist. frek. cara memperoleh lokasi secara keseluruhan .....	132
Tabel 4.61. Distribusi frekuensi jam kerja secara keseluruhan .....	132
Tabel 4.62. Distribusi frekuensi pelanggan secara keseluruhan .....	133
Tabel 4.63. Distribusi frek. cara menarik pelanggan secara keseluruhan .....	133

Tabel 4.64. Distribusi frekuensi peralatan kerja secara keseluruhan .....	134
Tabel 4.65. Distribusi frekuensi fungsi peralatan kerja secara keseluruhan ....	134
Tabel 4.66. Distribusi frekuensi lokasi yang diharapkan secara keseluruhan ...	135
Tabel 4.67. Distribusi frekuensi opini ttg parkir di jalur pedestrian secara keseluruhan .....	135
Tabel 4.68. Distribusi frekuensi opini ttg parkir di area parkir tepi jalan secara keseluruhan .....	136
Tabel 4.69. Distribusi frekuensi alasan ttg parkir di jalur pedestrian secara keseluruhan .....	136
Tabel 4.70. Distribusi frekuensi alasan ttg parkir di area parkir tepi jalan secara keseluruhan .....	136
Tabel 4.71. Distribusi frekuensi lokasi kerja secara keseluruhan .....	137
Tabel 4.72. Dist. frek. alasan pemilihan lokasi kerja secara keseluruhan .....	138
Tabel 4.73. Dist. frek. aktivitas di jalur pedestrian secara keseluruhan .....	138
Tabel 4.74. Distribusi frekuensi aktivitas di area parkir tepi jalan secara keseluruhan .....	139
Tabel 4.75. Distribusi frek. perlakuan thd perabot secara keseluruhan .....	139
Tabel 4.76. Distribusi frekuensi perubahan kondisi PKL dan sirkulasi-parkir secara keseluruhan .....	140
Tabel 4.77. Distribusi frekuensi perubahan jalur pedestrian dan area parkir tepi jalan secara keseluruhan .....	140
Tabel 4.78. Hasil analisis korelasi data ordinal/ nominal sirkulasi-parkir .....	143
Tabel 4.79. Hasil analisis korelasi data ordinal/ nominal activity support .....	144
Tabel 4.80. Descriptive Statistics Korelasi dan Regresi Berganda .....	147
Tabel 4.81. Correlations Analisis Korelasi dan Regresi Berganda .....	147
Tabel 4.82. Var. Entered/ Removed Analisis Korelasi dan Regresi Berganda ..	149
Tabel 4.83. Model Summary Analisis Korelasi dan Regresi Berganda .....	149
Tabel 4.84. ANOVA Analisis Korelasi dan Regresi Berganda .....	150
Tabel 4.85. Coefficient Analisis Korelasi dan Regresi Berganda .....	151
Tabel 4.86. Collinearity Diagnostics Analisis Korelasi-Regresi Berganda .....	153
Tabel 4.87. Residuals Statistics Analisis Korelasi dan Regresi Berganda .....	154

## DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1. Damaja, Damija dan Dawasja di lingkungan jalan antar kota ....	13
Gambar 2.2. Ukuran ruang jalur pejalan kaki yang disarankan untuk berbagai jenis pergerakan pejalan kaki. ....	26
Gambar 2.3. Pot-pot tanaman yang salah satunya dilengkapi dengan tempat duduk built in. ....	27
Gambar 2.4. Lampu penerangan dan Desain Grafis ( <i>signage</i> ) ....	27
Gambar 2.5. Rancangan telepon umum. ....	28
Gambar 2.6. Rancangan tempat sampah ....	28
Gambar 3.1. Skematik <i>Stratified Proportional Random Sampling</i> (sirkulasi-parkir) ....	51
Gambar 3.2. Skematik <i>Stratified Proportional Random Sampling</i> (activity support – sektor informal) ....	52
Gambar 4.1. Kondisi eksisting Jln. MH. Thamrin, Semarang. ....	61
Gambar 4.2. Potongan A – A ....	66
Gambar 4.3. Potongan B – B ....	66
Gambar 4.4. Peta Jln. MH. Thamrin, Semarang ....	66
Gambar 4.5. Denah koridor Jalan MH. Thamrin, Semarang sebagai wilayah penelitian ....	76
Gambar 4.6. Potongan penampang jalan 1 – 1 s/d 4 – 4 ....	77
Gambar 4.7. Potongan penampang jalan 5 – 5 s/d 7 – 7 ....	78
Gambar 4.8. Visualisasi physical traces di ruang Dawasja ....	79
Gambar 4.9. Visualisasi fungsi ruang Dawasja. ....	81
Gambar 4.10. Jumlah populasi sirkulasi-parkir ....	83
Gambar 4.11. Jumlah jenis kendaraan, letak dan cara parkir) ....	84
Gambar 4.12. Peta titik-titik terpadat fungsi parkir di penggal Utara sisi Timur dan Barat ....	87
Gambar 4.13. Peta titik-titik terpadat fungsi parkir di penggal Selatan sisi Timur dan Barat. ....	88
Gambar 4.14. Jumlah populasi activity support (PKL) ....	91
Gambar 4.15. Persentase jml. populasi activity support secara keseluruhan....	93
Gambar 4.16. Peta titik-titik terpadat activity support di penggal Utara sisi Timur dan Barat. ....	93
Gambar 4.17. Peta titik-titik terpadat activity support di penggal Selatan sisi Timur dan Barat. ....	95
Gambar 4.18. Persentase perbandingan jumlah korelasi antar ....	146
Gambar 4.19. Normal P-P Plot of Regression Standardized Residual.....	154
Gambar 4.20. Scatterplot ....	155
Gambar 4.21. Diagram perbandingan jumlah populasi sirkulasi-parkir dengan luasan ruang Dawasja ....	156
Gambar 4.22. diagram persentase perubahan fungsi rg. di area parkir tepi jln..	157
Gambar 4.23. visualisasi perubahan fungsi ruang Dawasja oleh fungsi sirkulasi-parkir ....	158

Gambar 4.24. diagram perbandingan jumlah populasi activity support dengan luasan ruang Dawasja .....	162
Gambar 4.25. diagram persentase perubahan fungsi ruang di jalur pedestrian.....	164
Gambar 4.26. visualisasi perubahan fungsi ruang Dawasja oleh fungsi activity support .....	165

## DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Kuesioner sirkulasi-parkir .....	195
Lampiran 2 Kuesioner activity support .....	199
Lampiran 3 Hasil analisis statistik deskriptif (sirkulasi-parkir) .....	203
Lampiran 4 Hasil analisis statistik deskriptif (activity support) .....	228
Lampiran 5 Hasil analisis korelasi Spearman's rho dan Kendall's tau b .....	258
Lampiran 6 Scatterplot analisis regresi berganda .....	290
Lampiran 7 Denah Letak PKL penggal Utara Jln. MH. Thamrin, Sng .....	292
Lampiran 8 Denah Letak PKL penggal Sekatan Jln. MH. Thamrin, Sng .....	293

## ABSTRAK

Koridor Jln. MH. Thamrin, Semarang, ditinjau dari sistem fisik terbagi menjadi empat segmen jalan (segmen Utara-Timur, Utara-Barat, Selatan-Timur, Selatan-Barat) memiliki kondisi eksisting yang sangat berbeda. Pada segmen Utara-Timur merupakan zona perdagangan, segmen Utara-Barat merupakan zona perkantoran, sedangkan segmen Selatan-Timur dan Selatan-Barat merupakan zona perdagangan dan rumah tinggal.

Fenomena aktual yang teridentifikasi adalah terjadinya akumulasi kepadatan sirkulasi dan parkir (pada segmen Utara-Timur) dan activity support (pada segmen Utara-Barat) yang menyebabkan ketidaknyamanan penggunaan Dawasja. Munculnya fenomena tsb membawa problematika. Terjadi kesenjangan tingkat penggunaan ruang Dawasja di setiap segmen akibat sirkulasi-parkir dan activity support (sektor informal) yang akhirnya juga mempengaruhi perubahan fungsi ruang Dawasja (terutama jalur pedestrian dan area parkir tepi jalan). Fenomena, problematika dan didukung oleh beberapa teori yang relevan memunculkan dugaan bahwa terdapat hubungan antara sirkulasi – parkir dan *activity support* (pendukung kegiatan) dengan penggunaan ruang Dawasja (Daerah Pengawasan Jalan), yaitu semakin dekat/ mudah bagian ruang Dawasja untuk diakses (oleh fungsi sirkulasi dan parkir) dan semakin kuat sifat komersial *activity support* didekatnya maka akan semakin besar guna ruangnya. Tujuan Penelitian adalah untuk mengkaji pengaruh fungsi sirkulasi dan parkir dan activity support terhadap guna ruang Dawasja (jalur pedestrian dan area parkir tepi jalan).

Metode penelitian yang digunakan adalah kuantitatif rasionalistik, dengan metode survey observasi dan kuesioner serta metode analisis data statistik deskriptif (distribusi frekuensi), analisis korelasi data ordinal (Spearman's rho dan Kendall's tau b) dan analisis korelasi dan regresi berganda. Berdasarkan data dan analisis data, ditemukan bahwa sebesar 78.8% variasi dari penggunaan luasan ruang Dawasja bisa dijelaskan oleh variasi dari kedua variabel bebas tsb (sirkulasi-parkir dan activity support). Antara sirkulasi-parkir dengan ruang Dawasja memiliki hubungan kuat yang positif (searah), activity support dengan ruang Dawasja berhubungan kuat negatif (berlawanan arah) dan antara sirkulasi-parkir dengan activity support berhubungan sangat lemah dan berlawanan arah. Persamaan model regresi berganda yang diperoleh adalah  $Y (L.RG) = 1088,996 + 0,459 L.SP - 1,769 L.AS$  ( $L.RG$  = penggunaan luasan ruang Dawasja,  $L.SP$  = penggunaan oleh sirkulasi-parkir,  $L.AS$  = penggunaan oleh activity support).

Kesimpulan diperoleh bahwa terbukti penggunaan oleh sirkulasi-parkir dan activity support secara bersama-sama berpengaruh terhadap ruang Dawasja. Semakin aksesibel ruang Dawasja, makin besar guna ruangnya (hipotesis terbukti) dan makin bersifat jasa suatu activity support, makin besar guna ruangnya (hipotesis tak terbukti). Ditemukan adanya atribut yang dibutuhkan oleh sirkulasi-parkir: 1) aksesibilitas dan visibilitas, 2) keamanan, 3) crowding dan density, 4) kenyamanan termal dan fisik dan activity support: 1) aksesibilitas dan visibilitas, 2) kenyamanan termal dan fisik, 3) teritorial, 4) crowding dan density. Sebagai rekomendasi, perlu adanya penelitian lebih lanjut mengenai pengaruh

kenyamanan termal (iklim mikro) terhadap penggunaan ruang Dawasja di koridor jalan yang juga membujur Utara-Selatan serta perencanaan ruang bagi activity support (sektor informal) dan sirkulasi-parkir di Jln. MH. Thamrin berdasarkan lokasi dan atribut yang dibutuhkan dari hasil temuan penelitian.



## ABSTRACT

The MH. Thamrin street, Semarang, is divided into four segments (North – East, North – West, South – East, South – West segment). They have different existing condition. At North – East segment is a commerce zone, North – West segment is an exclusive zone (office zone), South – East and South – West segments are commerce and housing zone.

The actual phenomenon is the density accumulation of circulation-parking (at North – East segment) and activity support (at North – West segment) which causing uncomfortable of the Dawasja (Daerah Pengawasan Jalan) space utilization. It makes the difference mount of the Dawasja space utilization in each segments caused by circulation-parking and activity support (informal sector), which finally influence the change of function of Dawasja space (at pedestrian way and on street parking area). Those are arousing a hypothesis: there are relation among circulation-parking and activity support with the Dawasja space utilization. The part of Dawasja space where is closer/ easier to be accessed (by circulation-parking function) and more strength the commercial character of the activity support, the Dawasja space utilization will be greater too. The research purposes are to study the influence of circulation-parking and activity support to the Dawasja space utilization (at pedestrian way and on street parking area).

The method research is quantitative rationalistic; survey research methods are observation and questionnaire and the analysis data research methods are statistical descriptive (frequency distribution), Spearman's rho and Kendall's tau b correlation and correlation and doubled regression analysis. From the data and data analysis have been found equal to 78,8% of variation from the Dawasja space utilization can be explained by variations from both of the free variables (circulation-parking and activity support). Between circulation-parking and the Dawasja space utilization have positive and significant relation. Between activity support and the Dawasja space utilization have negative and significant relation, whereas between activity support and circulation-parking have negative and weak relation. The doubled regression equation model is  $Y (L. RG) = 1088,996 + 0,459 L. SP - 1,769 L. AS$  (L. RG = wide of the Dawasja space utilization, L. SP = utilization of circulation-parking and L. AS = utilization of activity support).

The conclusions are both of utilization of circulation-parking and activity support give an influence to the Dawasja space. If the space of Dawasja is more accessible, the utilization of its space will be bigger (proved hypothesis). If the service character of activity support is more strength, the utilization of its space will be bigger too (unproved hypothesis). There are some attributes that required by circulation-parking: 1) accessibility and visibility, 2) security, 3) crowding and density, 4) thermal and physical comfort. The attributes of the activity support are 1) accessibility and visibility, 2) thermal and physical comfort, 3) territorial, 4) crowding and density. The recommendations are the need of next research about the influence of thermal comfort (micro climate) to the Dawasja space utilization on the street corridor where it stretches out on North – South. Space plan for the informal sector and the circulation-parking at Jln. MH. Thamrin based on location and attributes they are needed (according to the results of the research).

## **BAB I**

### **PENDAHULUAN**

#### **1.1. Latar Belakang Permasalahan**

Koridor Jln. MH. Thamrin ditinjau keberadaannya terhadap kutub-kutub perekonomian (pusat-pusat aktivitas) di Semarang, seperti kawasan Johar, Pasar Swalayan Sri Ratu Pemuda, Stasiun Poncol, kawasan Simpang Lima dan Pasar Bulu, dimana Johar dengan Pasar Swalayan Sri Ratu Pemuda dan Pasar Bulu terhubung oleh Jln. Pemuda, Stasiun Poncol dengan Jln. Pemuda terhubung oleh Jln. Tanjung, Pasar Swalayan Sri Ratu Pemuda dengan Simpang Lima terhubung oleh Jln. Gajah Mada dan Simpang Lima dengan Pasar Bulu terhubung oleh Jln. Pandanaran. Akumulasi mobilisasi terbesar terjadi di Jln. Pemuda. *Nodes* Jln. Pemuda yang merupakan titik pertemuan Jln. Pemuda, Jln. Tanjung, Jln. Depok dan Jln. Pierre Tendean menjadi pusat distribusi mobilisasi hingga saat ini dan Jalan MH. Thamrin pun menjadi salah satu jalur alternatif menuju kutub-kutub perekonomian tsb.

Koridor Jln. MH. Thamrin ditinjau dari sistem fisik terbagi menjadi dua penggal jalan, yaitu penggal Utara (Jln. Pemuda – Jln. Inspeksi) dan penggal Selatan (Jln. Inspeksi – Jln. Pandanaran) dan masing-masing dua sisi yaitu Timur dan Barat. Keempat segmen jalan tsb (segmen Utara-Timur, Utara-Barat, Selatan-Timur, Selatan-Barat) memiliki kondisi eksisting yang sangat berbeda. Pada segmen Utara-Timur merupakan zona perdagangan, segmen Utara-Barat merupakan zona perkantoran, sedangkan segmen Selatan-Timur dan Selatan-Barat

merupakan zona perdagangan dan rumah tinggal. Jenis bangunan umumnya merupakan bangunan-bangunan pertokoan/ ruko dan rumah tinggal. Arus sirkulasi lalu lintas dua arah (dari Utara dan Selatan) dan fasilitas parkir kendaraan bermotor berada di ruang transisi (area parkir antara Garis Sempadan Pagar dan Garis Sempadan Bangunan) dan di area parkir tepi jalan. Ditinjau dari sistem ekonomi, umumnya berbasis pada sektor perdagangan. Zona perdagangan terkuat berada di segmen Utara-Timur yang kemudian diiringi munculnya sektor informal (dampak terhadap sistem sosial). Jumlah sektor informal terpadat berada di segmen Utara-Barat, begitu pula pada segmen Utara-Timur, hal ini terkadang menyebabkan konflik keruangan. Dari sistem regulasi mengalami perubahan kebijakan *traffic* (sirkulasi lalu lintas) Jln. MH. Thamrin dari arus mobilisasi hanya satu arah, yakni dari Jln. Pemuda ke Jln. Pandanaran (dari Utara ke Selatan) menjadi dua arah hingga saat ini.

Tinjauan secara empiris terhadap koridor Jln. MH. Thamrin, muncul fenomena aktual terjadinya akumulasi kepadatan sirkulasi dan parkir di segmen-segmen tertentu (terutama di segmen Utara-Timur) yang menyebabkan ketidaknyamanan penggunaan Dawasja. Fenomena tsb dipengaruhi oleh (1) history arah sirkulasi/ pencapaian yang pernah diberlakukan di Jln. MH Thamrin dan budaya lokal (dalam berkendara), (2) arah sirkulasi dan land use disekitar Jln. MH. Thamrin yang mendorong tumbuhnya zona perdagangan yang terkuat di segmen Utara-Timur, (3) tumbuhnya zona perdagangan ini diikuti munculnya *activity support* (sektor informal) yang justru hingga saat ini tingkat kepadatan tertinggi berada di segmen Utara-Barat. Munculnya fenomena tsb membawa

problematika. Terjadi kesenjangan tingkat penggunaan ruang Dawasja di setiap segmen akibat sirkulasi-parkir dan activity support (sektor informal) yang akhirnya juga mempengaruhi perubahan fungsi ruang Dawasja. Ruang transisi yang seharusnya menjadi tempat parkir, penggunaannya berubah menjadi tempat bekerja (workshop) atau tempat memajang barang dagangan. Jalur pedestrian yang seharusnya adalah tempat bagi pejalan kaki, kini berubah fungsi menjadi area parkir, etalase, tempat makan, duduk-duduk, bersosialisasi, *showroom* PKL, dll. Area parkir tepi jalan juga cenderung tidak hanya sebagai tempat parkir kendaraan bermotor, tapi juga berubah fungsi penggunaannya antara lain menjadi area bongkar muat, tempat duduk-duduk dan *workshop* PKL. Indikator sirkulasi-parkir seperti cara parkir di tepi jalan juga lebih variatif, dimana menurut aturan adalah sejajar satu lapis, pada saat/ kebutuhan tertentu menjadi dua lapis, yang tentu akan menggunakan luasan ruang yang lebih besar bahkan hingga memakan jalur lalu lintas sehingga mengganggu sirkulasi pengguna jalan yang lain. Lansekap pun menjadi media promosi ditandai dengan munculnya *signage-signage* pohon. Kebutuhan *guide lines* untuk mengantisipasi agar hal serupa tidak terjadi di koridor jalan lain yang berkarakter hampir sama atau segmen lain di Jln. MH. Thamrin mengingat perkembangan arah sirkulasi lalu lintas yang telah berubah, menjadi hal yang sangat urgen dan mendesak.

Pada umumnya di setiap segmen, pengguna ruang Dawasja adalah kelompok sirkulasi-parkir (kendaraan bermotor roda 2 dan 4) serta activity support (sektor informal). Keduanya lebih aktif/ lebih banyak menggunakan jalur pedestrian dan area parkir tepi jalan dibandingkan di bagian lain dari ruang Dawasja. Namun

dapat dilihat bahwa di setiap segmen memiliki perbedaan. Pada segmen Utara-Timur indikasi penggunaan ruang Dawasja oleh sirkulasi-parkir paling banyak muncul dan tingkat kepadatannya pun paling tinggi dibandingkan pada segmen-segmen yang lain. Pada segmen Utara-Barat indikasi penggunaan ruang Dawasja oleh activity support (sektor informal) paling banyak muncul dan tingkat kepadatannya pun paling tinggi dibandingkan pada segmen-segmen yang lain. Demikian pula di segmen Selatan-Timur indikasi penggunaan ruang Dawasja oleh sirkulasi-parkir dan tingkat kepadatannya juga lebih tinggi dibandingkan pada segmen Selatan-Barat (mengingat arus sirkulasi lalu lintas utama berasal dari Utara). Pada penggal Selatan, jarang ditemukan sektor informal maupun penggunaan parkir tepi jalan yang padat. Indikasi fungsi activity support di penggal selatan ini lebih banyak muncul pada segmen Selatan-Timur. Berdasarkan uraian di atas, maka dapat dikatakan bahwa penggunaan ruang Dawasja terkait erat dengan sirkulasi-parkir dan activity support yang membawa pengaruh pula terhadap perubahan fungsi ruang Dawasja. Penggunaan ruang Dawasja terbesar terjadi di jalur pedestrian dan area parkir tepi jalan. Menurut Engel, et.al (1995 dalam Teddy, 2003: 43) rasio parkir, arus lalu lintas dan visibilitas merupakan salah satu komponen yang mempengaruhi pemilihan lokasi eceran. Demikian pula kriteria evaluasi tempat eceran menurut Lewison dan Delozie (1992 dalam Teddy, 2003: 45) antara lain mengkaitkan prinsip kepadatan lokasi eceran (prinsip kepadatan sirkulasi pejalan kaki/ kendaraan) dan prinsip aksesibilitas, yang ternyata berbeda dengan fenomena di lapangan dimana seperti pada segmen Utara-Timur yang memiliki tingkat kepadatan sirkulasi-parkir

tertinggi tidak selalu diikuti oleh tingkat kepadatan activity support yang tinggi pula. Tingkat kepadatan activity support tertinggi berada di segmen Utara-Barat, padahal pada segmen ini merupakan tingkat sirkulasi-parkir yang paling rendah.

Dasar teori perancangan kota pun mengungkapkan keterkaitan elemen-elemen perancangan kota (sirkulasi-parkir dan *activity support*) dengan penggunaan jalan (suatu *setting*), antara lain:

1. Elemen parkir memiliki dua efek langsung terhadap kualitas lingkungan: (1) menghidupkan aktivitas komersial (dimana faktor parkir amat penting) dan (2) mempertajam benturan visual terhadap bentuk fisik kota (Shirvani, 1985: 24). *Activity support* termasuk didalamnya semua fungsi dan kegiatan yang memperkuat ruang-ruang publik kota, antara aktivitas dan ruang-ruang fisik selalu saling melengkapi (Shirvani, 1985: 37).
2. Pergerakan/ sirkulasi adalah esensi dari jalan, namun selain itu juga memberi fungsi yang lebih luas yang mana lebih sering terabaikan di dalam tekanan kota modern. Jalan dapat menjadi organisator dari beberapa distrik/ wilayah dan pusat dari beberapa penghubung linier. Jalan menjadi ruang luar yang positif oleh beragam variasi penggunaan dimana sirkulasi dari berbagai tipe yang berbeda eksis dan dimana aktivitas fungsional dan sosial berkumpul. Jalan yang efektif dapat membawa bentuk yang beragam. Dua tipe utama ruang jalan: berupa kurva dan garis lurus. (Trancik, 1986: 70).
3. Suatu penelitian menyatakan bahwa objek yang diam (*fixed object*) bertindak sebagai magnet terhadap objek yang bergerak (*moveable object*). Kategori objek yang bergerak di dalam kota adalah manusia dan kemungkinan untuk

alasan yang berbeda, manusia butuh tempat untuk berhenti sejenak. Mereka membutuhkannya dalam aktivitasnya di luar ruang baik untuk berdagang/ melakukan transaksi, rekreasi, kehidupan sosial, dll. Saat ini penyediaan ruang terbuka (*open space*) untuk menampung aktivitas-aktivitas di ruang luar saja tidak cukup. Ruang terbuka sebagai sebuah elemen kota akan lebih esensial bila dilengkapi dengan perabot dan akan memecah arus manusia ke dalam kelompok-kelompok (Cullen, 1971: 103-104).

Teori – teori yang diungkapkan Shirvani, Trancik dan Ramati (no. 1 – 2) memiliki persamaan pendapat yaitu secara implisit mengungkapkan bahwa elemen-elemen perancangan kota seperti sirkulasi dan parkir mempengaruhi penggunaan (fungsi dan aktivitas) suatu setting, sedangkan teori 3 milik Cullen mengungkapkan sebaliknya bahwa justru penggunaan setting yang memberi pengaruh terhadap elemen perancangan kota seperti sirkulasi dan *activity support*.

Berdasarkan dasar empirikal dan teoritikal tsb, maka diduga bahwa terdapat hubungan antara sirkulasi – parkir dan *activity support* (pendukung kegiatan) dengan penggunaan ruang Dawasja (Daerah Pengawasan Jalan), yaitu semakin dekat/ mudah bagian ruang Dawasja untuk diakses (oleh fungsi sirkulasi dan parkir) dan semakin kuat sifat komersial *activity support* didekatnya maka akan semakin besar guna ruangnya.

## 1.2. Perumusan Masalah

- Bagaimana pengaruh fungsi sirkulasi dan parkir terhadap guna ruang Dawasja (jalur pedestrian dan area parkir tepi jalan)?

- Bagaimana pengaruh fungsi *activity support* (pendukung kegiatan) terhadap guna ruang Dawasja (jalur pedestrian dan area parkir tepi jalan)?

### 1.3. Tujuan Penelitian

- Mengkaji pengaruh fungsi sirkulasi dan parkir terhadap guna ruang Dawasja (jalur pedestrian dan area parkir tepi jalan).
- Mengkaji pengaruh fungsi *activity support* (pendukung kegiatan) terhadap guna ruang Dawasja (jalur pedestrian dan area parkir tepi jalan).

### 1.4. Manfaat Penelitian

- Diharapkan dapat lebih memberi pemahaman tentang pengaruh/ hubungan fungsi sirkulasi-parkir dan *activity support* terhadap guna ruang Dawasja (jalur pedestrian dan area parkir tepi jalan) serta diharapkan dapat menjadi kontribusi terhadap upaya penataan setting seperti yang diharapkan dan dapat mempertinggi kualitas lingkungan.
- Diharapkan dapat menjadi masukan pertimbangan bagi pengambil keputusan guna kelengkapan regulasi/ kebijakan dalam kaitannya dengan sirkulasi-parkir, *activity support* dan penggunaan ruang Dawasja, serta acuan awal bagi penelitian selanjutnya.



### 1.5. Lingkup Penelitian

- Batasan wilayah penelitian adalah koridor Jln. MH Thamrin, Semarang, penggal jalan antara Jln. Pemuda – Jln. Pandanaran, Semarang. Penelitian dilakukan pada ruang Dawasja (jalur pedestrian dan area parkir tepi jalan).
- Lingkup penelitian:  
Pengaruh sirkulasi-parkir dan activity support terhadap fungsi ruang Dawasja (jalur pedestrian dan area parkir tepi jalan).
- Responden:
  - Pengguna ruang Dawasja (jalur pedestrian dan area parkir tepi jalan) yang melakukan fungsi sirkulasi-parkir khususnya pemakai kendaraan bermotor pribadi roda 2 dan roda 4, orang dewasa (usia  $\pm$  20 – 40an tahun), normal (fisik dan mental).
  - Pelaku *activity support* (sektor informal).
- Waktu penelitian: pagi (pk 08.00-10.00 wib), siang (pk 11.00-13.00 wib) dan sore (pk 15.00-17.00 wib) saat sektor formal maupun informal beraktivitas.

### 1.6. Sistematika Pembahasan

Sistematika pembahasan penelitian, secara garis besar diuraikan sebagai berikut:

Bab pertama, merupakan Bab Pendahuluan, menjelaskan tentang latar belakang permasalahan, perumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, lingkup penelitian dan proses penelitian.

Bab kedua, merupakan Kajian Teori, menjelaskan mengenai teori-teori yang berkaitan dengan pemahaman tentang konsep keruangan (ruang publik), pemahaman tentang elemen perancangan kota khususnya tentang sirkulasi-parkir dan activity support (sektor informal) dan uraian tentang dugaan/ hipotesa penelitian.

Bab ketiga, merupakan Rancangan Penelitian, menjelaskan tentang metode penelitian yang meliputi persiapan penelitian, operasional penelitian, penentuan variabel, populasi dan sampel, teknik penggalan data, wilayah penelitian, alat penelitian, metode analisis data dan pembahasan hasil uji statistik.

Bab keempat, merupakan Hasil Penelitian dan Pembahasan, menjelaskan tentang deskripsi wilayah penelitian, uraian data dan analisis data, temuan penelitian dan pembahasan terhadap hasil penelitian.

Bab kelima, merupakan Kesimpulan dan Rekomendasi, yang menjawab tujuan penelitian tentang pengaruh sirkulasi-parkir dan activity support terhadap fungsi ruang Dawasja dan rekomendasi terkait hasil penelitian bagi Pemda dan pengembangan ilmu Arsitektur.

## BAB II

### KAJIAN TEORI

Kriteria kepustakaan:

1. *Pemahaman tentang Konsep Keruangan (Ruang Publik)*
2. *Pemahaman tentang Elemen Perancangan Kota:*
  - *Sirkulasi dan Parkir*
  - *Activity Support (Sektor Informal)*

#### 2.1. Pemahaman tentang Konsep Keruangan

##### Konsep Keruangan

Setiawan (1995: 56-63) menyatakan ada beberapa unsur-unsur ruang yang berpengaruh terhadap perilaku pemakainya, yaitu:

- Ukuran dan bentuk
 

Dua variabel ini dapat merupakan variabel tetap (*fixed*) apabila ukuran dan bentuk ruang yang ada tidak dapat diubah lagi atau *fleksibel* sebagai pembentuk ruang bila ukuran dan bentuk ruang dapat diubah sesuai dengan kegiatan yang diwadahnya.
- Perabot dan penataannya
 

Perabot dapat mempengaruhi persepsi dan penilaian orang terhadap ukuran ruang serta dapat menunjukkan *interior personalization*. Penataan perabot juga berperan dalam mempengaruhi kegiatan dan perilaku pemakainya.
- Suara, temperatur dan pencahayaan

Unsur lingkungan ini juga memiliki andil dalam mempengaruhi kondisi ruang dan perilaku. Suara yang terlalu keras dapat memberi efek negatif bahkan stress. Temperatur berkaitan dengan kenyamanan pemakai dan pencahayaan dapat mempengaruhi kondisi psikologis seseorang.

Pembatasan ruang menurut Hakim ([n.d]:3-6):

- Lantai

Bahan keras (keramik, semen, pasir, beton, aspal) dan bahan lunak (rumput, tanah, dsb). Selain perbedaan bahan lantai, perbedaan tinggi pada suatu bidang lantai akan membentuk kesan dan fungsi ruang yang baru tanpa mengganggu hubungan visual antara ruang-ruang itu.

- Dinding

Sebagai pembatas ruang luar dapat dibedakan menjadi 3 macam, yaitu dinding masif (berupa pasangan batu bata, beton, tenda, dsb), dinding transparan (pagar bambu, pagar kayu yang tidak rapat, pohon-pohon dan semak yang renggang) serta dinding semu merupakan dinding yang dibentuk oleh perasaan pengamat setelah mengamati obyek atau keadaan, adapun dinding ini dapat terbentuk oleh garis-garis batas, misal garis batas air sungai, cakrawala, dsb.

### **Ruang Umum / Ruang Publik**

Ruang umum/ publik adalah tempat yang timbul karena kebutuhan akan tempat-tempat pertemuan bersama. Menurut Hakim ([n.d]: 16-18), ruang terbuka ini pada dasarnya merupakan suatu wadah yang dapat menampung kegiatan

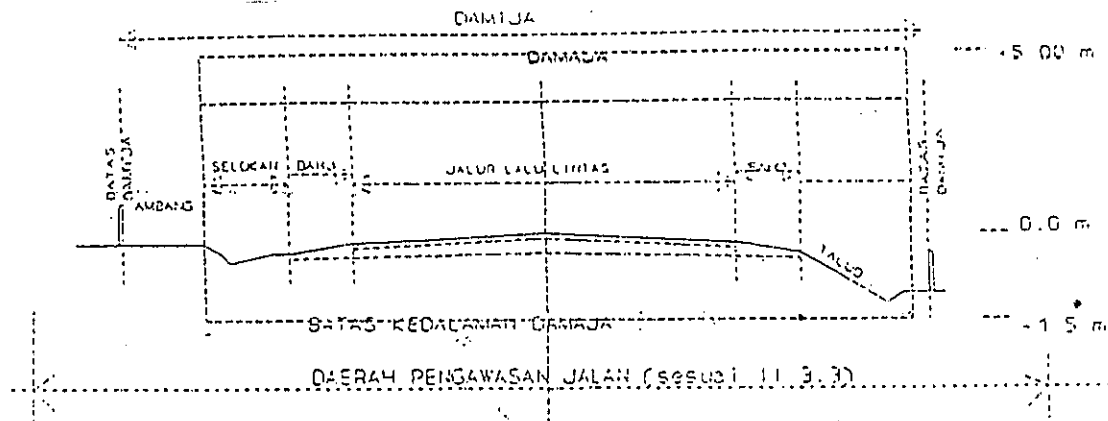
aktivitas tertentu dari warga lingkungan tersebut baik secara individu atau secara kelompok.

Menurut sifatnya, ruang umum/ publik dapat dibagi dua, yaitu ruang publik tertutup dan ruang publik terbuka. Ruang publik terbuka, yaitu ruang umum yang terdapat di luar bangunan dengan batasan bentuk dasar dari ruang terbuka di luar bangunan yang dapat digunakan oleh publik (setiap orang), memberi kesempatan untuk bermacam-macam kegiatan. Contoh ruang publik terbuka adalah jalan, jalur pedestrian, taman, plaza dan lapangan olahraga, dll.

Ruang publik kota adalah lahan yang digunakan masyarakat untuk kegiatan fungsional maupun ritual yang melibatkan komunitas dalam bentuk kegiatan sehari-hari maupun periodik. Dapat pula diartikan sebagai tempat berlangsungnya kegiatan politik, religius, komersial, olahraga atau untuk ketenangan pribadi. Ruang publik menunjukkan karakter dari kehidupan keseharian. Pada intinya sebagai tempat masyarakat mengadakan kontak dan berinteraksi.

Koridor jalan sebagai salah satu ruang publik meliputi Damija (Daerah Milik Jalan), Damaja (Daerah Manfaat Jalan) dan Dawasja (Daerah Pengawasan Jalan). Damija adalah daerah yang meliputi seluruh daerah manfaat jalan dan daerah yang diperuntukkan bagi pelebaran jalan dan penambahan jalur lalu lintas di kemudian hari serta kebutuhan ruangan untuk pengaman jalan, Damaja adalah daerah yang meliputi seluruh badan jalan, saluran tepi jalan dan ambang pengaman dan Dawasja adalah lajur lahan yang berada di bawah pengawasan penguasa jalan, ditujukan untuk penjagaan terhadap terhalangnya pandangan bebas penegemudi kendaraan bermotor dan untuk pengamanan konstruksi jalan dalam hal ruang

daerah milik jalan tidak mencukupi. Sedangkan Jalur Lalu Lintas adalah bagian daerah manfaat jalan (Damaja) yang direncanakan khusus untuk lintasan kendaraan bermotor (DPU, 1997: 1-2).



Gambar 2.1. Damaja, Damija dan Dawasja di lingkungan jalan antar kota  
Sumber: DPU, 1997, *Tata Cara Perencanaan Geometrik Jalan Antar Kota*, h.12

## 2.2. Pemahaman tentang Elemen Perancangan Kota:

### 2.2.1. Sirkulasi dan Parkir

Suatu penelitian menyatakan bahwa objek yang diam (*fixed object*) bertindak sebagai magnet terhadap objek yang bergerak (*moveable object*). Kategori objek yang bergerak di dalam kota adalah manusia dan kemungkinan untuk alasan yang berbeda, manusia butuh tempat untuk berhenti sejenak (Cullen, 1971: 103-104).

Pergerakan/ sirkulasi adalah esensi dari jalan, namun selain itu juga memberi fungsi yang lebih luas yang mana lebih sering terabaikan di dalam tekanan kota modern. Jalan dapat menjadi organisator dari beberapa distrik/ wilayah dan pusat dari beberapa penghubung linier. Jalan menjadi ruang luar yang positif oleh beragam variasi penggunaan dimana sirkulasi dari berbagai tipe yang berbeda eksis dan dimana aktivitas fungsional dan sosial berkumpul. Jalan yang efektif

dapat membawa bentuk yang beragam. Dua tipe utama ruang jalan: berupa kurva dan garis lurus. (Trancik, 1986: 70).

Tiga prinsip utama dalam menangani sirkulasi, yaitu (Shirvani, 1985:26):

1. Jalan seharusnya didesain menjadi ruang terbuka yang memiliki pemandangan yang baik antara lain (1) bersih dan elemen lansekap yang menarik, (2) persyaratan ketinggian dan garis sempadan bangunan yang berdekatan dengan jalan, (3) pengaturan parkir dipinggir jalan dan tanaman yang berfungsi sebagai penyekat jalan, (4) meningkatkan lingkungan alami yang terlihat dari jalan.
2. Jalan harus dapat memberi petunjuk orientasi bagi para pengendara dan dapat menciptakan lingkungan yang dapat dibaca. Lebih khusus lagi yaitu (1) menciptakan bentuk lansekap untuk meningkatkan kualitas lingkungan kawasan sepanjang jalan tersebut. Lynch (1975: 51) menyatakan tanaman (pepohonan) dapat mendorong efektivitas gambaran jejalur/ jalan (*a path image*). Orientasi terhadap lanskap secara keseluruhan adalah kebutuhan terbesar bagi pengendara kendaraan bermotor (Lynch, 1975: 57). (2) mendirikan perabot jalan yang berfungsi pada siang dan malam hari dengan hiasan lampu yang mendukung suasana, (3) termasuk perencanaan umum jalan dengan pemandangan kota (*vistas*) dan beberapa visual menarik yang dapat berperan sebagai tetenger (*landmark*), (4) perbedaan susunan dan jalan-jalan penting dengan memberikan perabot jalan (*streetscaping*), maju mundurnya batas bangunan (*setback*), penggunaan lahan yang cocok, dsb.

Thojib, et. al (1991: III-42): hubungan antara transportasi dengan tata guna lahan adalah sangat erat. Berbagai pola pengembangan lahan menghasilkan bermacam kebutuhan akan transportasi, sebaliknya bentuk susunan transportasi mempengaruhi pola pengembangan lahan.

Parkir menurut Thojib, et.al (1991:III-7) merupakan tempat pemberhentian dan penyimpanan sementara kendaraan/ moda bermotor, temuan antara moda, dapat pula merupakan alat pengurangan volume kepadatan lalu lintas. Dapat dilihat hubungan parkir dengan tempat tujuan pemakai kendaraan bermotor yang pada umumnya melalui jalur pedestrian, yakni sebagai tempat peralihan dari orang berkendara menjadi berjalan kaki.

Unsur-unsur penting dalam penelitian masalah parkir adalah (Darmawan, 2003: 16-17): a) maksud dan tujuan, asumsi-asumsi dan metodologi harus dengan ungkapan yang jelas, b) menyusun peta fasilitas parkir yang menyangkut: jumlah, lokasi, ongkos parkir, hambatan pencapaian dan pemilik tempat-tempat parkir, c) data penggunaan tempat parkir seperti waktu parkir, lokasi, kejadian-kejadian di tempat parkir, sejarah penggunaan sistem, d) keterangan dari kawasan dan pencapaian dari non kendaraan, e) satu perkiraan bagaimana satu sistem mendapat reaksi dari berbagai perubahan tujuan seperti penambahan satu bangunan, penutupan satu lokasi tempat parkir, parkir yang menggunakan remote. Disamping itu perlu dilakukan penelitian terhadap kebutuhan parkir para pemilik bangunan dan motivasi apa yang menyangkut penyediaan parkir antara lain: 1) karakter dari para pelanggan, 2) kegiatan dari para pemilik bangunan, 3)



kebiasaan dari operasi usaha mereka, 4) biaya yang disediakan untuk parkir, 5) peraturan pemkot yang ada.

Elemen parkir memiliki dua efek langsung terhadap kualitas lingkungan: (1)menghidupkan aktivitas komersial (dimana faktor parkir amat penting) dan (2)mempertajam benturan visual terhadap bentuk fisik kota. Dua item utama yang seharusnya masuk dalam agenda perancangan kota adalah akses (sirkulasi) ke masing-masing properti individual dan parkir. Penyediaan parkir yang cukup dengan benturan visual terkecil merupakan bentuk perancangan kota yang sukses (Shirvani, 1985: 24).

Ramati (dalam Shirvani, 1985: 39) menguraikan bahwa pengembangan dan perbaikan jalan adalah dengan memberikan fasilitas parkir dan sirkulasi/pergerakan lalu lintas. Bagian penting yang teridentifikasi dari usaha revitalisasi jalan (1) kesesakan dari sirkulasi jalan yang padat dan manuver parkir yang mengganggu kegiatan eceran, (2) jalur pejalan kaki yang sempit, kesesakan tempat pemberhentian bus dan penyeberangan pejalan kaki yang berbahaya, (3) pemandangan yang berantakan dan kemerosotan kondisi fisik pertokoan pinggir jalan. Masalah parkir dan pertokoan yang telah berhasil diterapkan di tempat lain, digunakan untuk meyakinkan pedagang untuk mengurangi kebutuhan parkir di depan toko dan tidak akan berakibat mengurangi hasil bisnis.

Childs (1999) memiliki pendapat beberapa pola parkir yang diharapkan dapat mengintegrasikan antara lahan parkir dengan perencanaan pola tanpa saling mengganggu. Pola-pola parkir tsb, adalah:

- *Kiss and Walk*

Jenis pola parkir ini identik dengan *drop off*, dimana kendaraan berhenti sebentar untuk menurunkan penumpang, kemudian kembali melanjutkan perjalanan ataupun mencari lokasi parkir.

- *Parking on the Side*

Parkir ini menempati lokasi pada sepanjang sisi bangunan yang dituju, sehingga akan mendapat akses yang cepat pada bangunan yang dituju.

Jenis ruang untuk tempat parkir (Thojib, et.al, 1991:III-36): Parkir di Luar Bangunan (Out Door), direncanakan di luar bangunan, dapat berupa ruang terbuka di muka atau di belakang bangunan, di antara beberapa bangunan yang dilayani, di dalam ruang terbuka khusus untuk parkir, yang terdapat di kawasan sekitar pusat kota dan kawasan pinggiran kota.

Lokasi parkir (Thojib, et.al, 1991:III-33): Curb Parking (di tepi jalan) merupakan cara tradisional. Bagi pusat kota yang padat, jenis ini dianggap ketinggalan jaman dan tidak menguntungkan jika ruang untuk curb parking mencukupi, maka lebar jalan menjadi tidak ekonomis lagi. Hanya dimungkinkan ditempatkan pada sedikit ruang pada *outer fringes* (lingkaran luar) dari suatu kawasan pusat bisnis padat yang jalannya tidak membawa muatan trafik penuh hingga sampai masanya, kota tumbuh sesuai dengan rencana. Jenis parkir ini merupakan cara yang tidak efisien didalam penggunaan ruang (dibandingkan dengan pola 90° atau 60°) dan dianggap penyebab kelambatan dan kecelakaan lalu lintas.

Penampilan parkir (Thojib, et.al, 1991:III-36):

a. Perletakkan Parkir

Perletakkan mobil dalam tempat parkir dapat mengambil posisi dengan jalur trafik bersudut  $30^0$ ,  $45^0$ ,  $60^0$  dan  $90^0$ .

b. Dimensi Parkir

Tiga dasar ukuran bagi parkir yaitu panjang dan lebar badan mobil, lebar jalan pencapaian dan sudut antara badan mobil dengan jalan pencapaian.

c. Elemen-elemen Parkir

- Tanda-tanda meliputi, petunjuk masuk dan keluar, batas-batas kendaraan parkir dan pengamannya.
- Penerangan (lampu) dan penghijauan yang berfungsi selain sebagai peneduh juga fungsi estetika dan pereduksi polusi udara. Dipilihkan jenis tanaman yang fungsional dan tidak merusak konstruksi lantai.

### 2.2.2. Activity Support (Pendukung Kegiatan)

Pendukung kegiatan (*activity support*) adalah karena adanya keterkaitan antara fasilitas ruang-ruang umum kota dengan seluruh kegiatan yang menyangkut penggunaan ruang kota yang menunjang akan keberadaan ruang-ruang umum kota (Sumarsono, et.al, 1991: II.2.6). Terpusatnya kegiatan di suatu kota merupakan suatu sistem yang saling kait mengkait. Kegiatan yang dominan memerlukan dukungan kegiatan lainnya dan kegiatan yang kecil tidak bisa hidup, apabila tidak ada kegiatan yang lainnya. *Urban space* sebagai pendukung kegiatan (*activity support*) di wilayah urban yaitu dalam bentuk plaza, jalur pedestrian, area parkir, dan lain-lain (Astuti, et.al, 1991:26).

*Activity support* termasuk didalamnya semua fungsi dan kegiatan yang memperkuat ruang-ruang publik kota, antara aktivitas dan ruang-ruang fisik selalu saling melengkapi. Bentuk, lokasi dan karakter suatu tempat spesifik akan menarik/ berpengaruh terhadap fungsi, penggunaan ruang dan aktivitas yang spesifik juga. Sebaliknya suatu kegiatan cenderung memperhatikan lokasi yang layak dan baik, akan mendukung kegiatan itu sendiri. Oleh karena itu mendesain lingkungan kota yang baik tergantung seberapa besar aktivitas penggunaan lahan tersebut. Saling ketergantungan antara ruang dan penggunaannya merupakan elemen penting dari perancangan kota. Pendukung kegiatan tidak hanya menyediakan jalan pedestrian atau plaza, tapi juga mempertimbangkan fungsi utama dan penggunaan elemen-elemen kota yang dapat menggerakkan aktivitas. Termasuk pusat perbelanjaan, taman rekreasi, pusat perkantoran, perpustakaan umum, dll. (Shirvani, 1985: 37).

Bentuk pendukung kegiatan yaitu (Sumarsono, et.al, 1991: II.2.9):

- Ruang terbuka bentuk fisiknya dapat berupa taman rekreasi, taman kota, plaza-plaza, taman budaya, kawasan pedagang kaki lima, jalur pedestrian, kumpulan pedagang makanan kecil, penjual barang-barang seni/ antik atau merupakan kelompok hiburan tradisional/ lokal.
- Bangunan diperuntukkan bagi kepentingan umum/ ruang tertutup adalah kelompok pertokoan eceran (grosir), pusat pemerintahan, pusat jasa dan kantor, *department store*, perpustakaan umum, dsb.

Fungsi utama pendukung kegiatan adalah (Danisworo, 1991 dalam Sumarsono, et.al, 1991: II.2.10):

- Menghubungkan dua atau lebih pusat-pusat kegiatan umum.
- Menggerakkan fungsi kegiatan utama kota menjadi lebih hidup, menerus dan ramai.

Sedangkan tujuannya adalah:

- Menciptakan kehidupan kota yang sempurna/ lebih baik.
- Mudah mengakomodasikan kebutuhan atau barang keperluan sehari-hari kepada warga/ masyarakat kota.
- Memberikan pengalaman-pengalaman yang memperkaya perbendaharaan si pemakai (*urban experiences*).
- Memberikan peluang bagi tumbuh dan berkembangnya “budaya urban” melalui lingkungan binaan yang baik dan bersifat mendidik.

### **Teori Bisnis Eceran**

Retailing adalah aktivitas bisnis yang menjual barang atau jasa kepada konsumen akhir. Dari definisi tsb pedagang kaki lima (PKL) dapat dikategorikan sebagai aktivitas bisnis eceran. Masalah yang biasa dihadapi pedagang pengecer yaitu 1) bagaimana mengkreasikan pilihan yang tepat antara produk yang ditawarkan dengan kebutuhan konsumennya dan sekaligus menjadikannya sebagai keuntungan yang layak, 2) bagaimana membentuk percampuran dari komponen: produk yang ditawarkan tepat, pada lokasi, waktu, jumlah yang tepat, harga yang sesuai dan dengan pertimbangan stimulasi lainnya, 3) pilihan yang tepat dari konsumen yaitu: apa yang dibeli, dimana membelinya, kapan membelinya, seberapa banyak pembeliannya, seberapa banyak uang yang dibelanjakan dan untuk siapa pembelian tsb.

Atribut yang mencolok dalam determinan keputusan tentang pilihan tempat eceran menurut Engel, et.al (1995 dalam Teddy, 2003: 43), antara lain:

### 1. Lokasi

Variabel apa yang mempengaruhi keputusan konsumen mengenai lokasi dan apakah dengan begitu harus dipertimbangkan dalam memilih tempat pedagang eceran? Beberapa komponen yang lebih penting dari lokasi eceran antara lain:

- Penggambaran tempat (ukuran, bentuk, dsb)
- Persyaratan sewa/ harga tempat
- Rasio parkir
- Arus pejalan kaki
- Arus lalu lintas (jumlah dan kecepatan rata-rata)
- Jalan keluar/ masuk
- Akses transportasi umum
- Visibilitas, signage (penandaan), keadaan sekitar
- Daya gabung atau afinitas (tetangga)
- Akses ke area perdagangan

### 2. Luas dan kualitas keragaman barang

Luas dan kualitas keragaman barang sering merupakan determinan dalam pemilihan tempat eceran.

### 3. Promosi

Promosi merupakan salah satu cara mendapatkan perhatian dari konsumen-konsumen potensial. Bentuknya antara lain dapat berupa gambar dan kata-kata konkret.

#### 4. Fasilitas dan situasi eceran

Fasilitas seperti pengaturan tata letak perabot, karpet, penempatan lorong dan lebarnya, penerangan dan fasilitas lainnya juga mempengaruhi keputusan konsumen untuk memilih lokasi eceran.

#### 5. Jenis konsumen eceran

Jenis orang yang berbelanja di sebuah lokasi eceran mempengaruhi pilihan mengunjunginya karena ada kecenderungan pervasif (melebih-lebihkan) untuk berusaha menyesuaikan kelas sosialnya dengan tempat eceran yang dikunjunginya.

Kriteria evaluasi tempat eceran menurut Lewison dan Delozie (1992 dalam Teddy, 2003: 45) antara lain:

1. Prinsip intersepsi, yaitu kualitas posisi eceran yang dapat mengintersep perjalanan konsumen potensial dari satu tempat ke tempat lainnya. Intersepsi terdiri dari dua tipe: terminal region interception yaitu lokasi intersepsi asal kedatangan konsumen potensial dengan menggunakan kendaraan dan destination interception yaitu lokasi intersepsi ketika konsumen potensial dari asal kedatangannya menuju ke tujuannya dan dari tujuan ke tujuan lainnya.
2. Prinsip daya tarik kumulatif, yaitu pengelompokkan dan komplementarisasi aktivitas bisnis eceran yang memberikan kekuatan daya tarik bersama yang lebih besar daripada aktivitas eceran yang terpisah-pisah atau terisolasi.
3. Prinsip kompatibilitas atau related selling, yaitu kualitas percampuran antara bisnis eceran yang berdekatan dan saling mendukung satu sama lainnya.

4. Prinsip kepadatan lokasi eceran, yaitu prinsip kepadatan sirkulasi pejalan kaki atau kendaraan memberikan faktor positif atau negatif.
5. Prinsip aksesibilitas, merupakan prinsip yang paling mendasar dari semua kegiatan bisnis eceran, yaitu prinsip dimana konsumen potensial dapat mendatangi, memasuki, transaksi dan keluar dari lokasi bisnis eceran dengan mudah. Aksesibilitas memiliki dua fungsi yaitu pencapaian lokasi pedagang dan tanda-tanda fisik dari pedagang eceran. Keduanya sama pentingnya, secara fisik lokasi pedagang mudah dijangkau, secara psikologis tidak merasakan halangan yang berarti untuk menjangkanya dan tanda-tanda fisik dari pedagang mudah dilihat pembeli potensial.

### **Sektor Informal**

Soetomo (1995: 1) mengatakan bahwa proses perkembangan kota ditandai oleh pentingnya peranan sektor informal. Sektor informal adalah aktivitas ekonomi dalam skala kecil dikembangkan oleh *rural migrants* yang membuat toko kecil, restoran kecil yang tumbuh spontan di tempat-tempat yang strategis, pedagang keliling yang menyediakan makanan ke pemukiman setiap pagi dan pasar tiban di persimpangan jalan. Sektor informal hadir secara otomatis untuk menyediakan kebutuhan masyarakat dan kehadiran mereka cenderung mendekati keberadaan sektor formal. Astuti, et.al (1991:53) juga mengatakan bahwa di samping aktivitas perdagangan formal, hadir pula aktivitas perdagangan yang bersifat informal melalui kehadiran PKL. Kehadiran PKL selalu mendekati konsumen dengan menempati jalur-jalur strategis (yang dilewati pejalan kaki).



Kegiatan ekonomi informal yang disebut sektor informal diidentifikasi sebagai aktivitas skala kecil yang tidak memiliki ijin formal, menggunakan teknologi sederhana atau tradisional dan juga mudah dimasuki oleh masyarakat berpendidikan rendah (Soetomo, 1995:4). Lain halnya menurut Perera (1995: 9) dimana menurutnya karakteristik lain dari sektor informal di banyak kasus adalah adanya ketergantungan dengan keberadaan sektor formal dan terkadang sumber bahan mentah, mesin dan peralatan dari luar negeri.

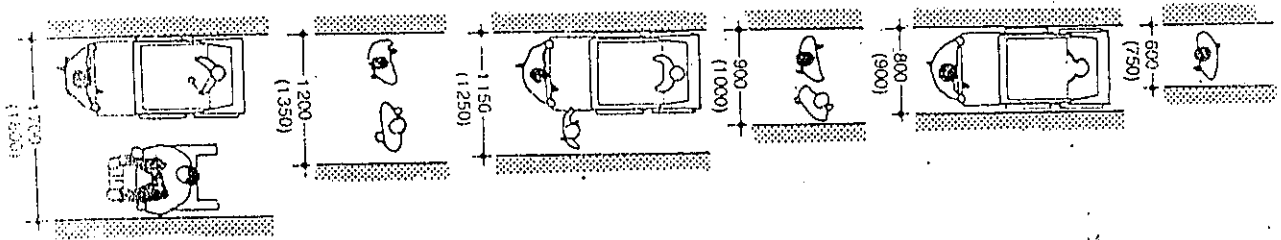
Fenomena sektor informal adalah keterkaitan dengan masalah ruang di pusat kota, membicarakan ekonomi formal dan informal di dalam konflik keruangan (Soetomo, 1995:4). hal itu terutama di Indonesia dikarenakan terbentur pada sulitnya pengadaan lokasi resmi bagi sektor informal (Sumarsono, et.al, 1991: II.2.6). Namun di sisi lain menurut Perera (1995: 8) pemerintah Sri Lanka pernah mencoba untuk memisahkan sektor informal dari area sektor bisnis formal, tapi gagal, karena sebenarnya kedua sektor tsb saling terkait dan merupakan bagian dari ekonomi kota.

### **Jalur Pejalan Kaki**

Pedestrian berasal dari kata *pedos* (bahasa Yunani) yang berarti kaki, sehingga pedestrian dapat diartikan sebagai pejalan kaki atau orang yang berjalan kaki, sedangkan jalan yaitu media di atas bumi yang memudahkan manusia dalam tujuan berjalan, jadi pedestrian di sini memiliki arti pergerakan dan perpindahan orang atau manusia dari satu tempat sebagai titik tolak ke tempat lain sebagai tujuan dengan menggunakan moda jalan kaki (Thojib, et.al, 1991:III-1).

Jalur pejalan kaki atau pedestrian merupakan bagian dari *linkage system* dalam *urban design*. Terdapat beberapa hal yang berkaitan dengan *linkage system*, yaitu pedestrian, transportasi dan parkir (Thojib, et.al, 1991:III-1). Alat transportasi mekanik dapat menghubungkan daerah-daerah pejalan kaki dan membuatnya bertambah *accessible* (mudah dicapai) untuk lebih banyak orang, tetapi daerah pejalan kaki tetap merupakan daerah pokok *urban design*. Pada lain pihak, sistem transportasi mekanik dapat direncanakan untuk memperkuat bahkan menciptakan daerah pejalan kaki (Spreiregen, 1965: 73).

Menurut Neufert (1994:43) jalan pejalan kaki sebaiknya mengarah langsung ke tujuan utama, terpisah dari lalu lintas jalan yang padat, cukup mendapat cahaya dengan baik dan mudah terlihat (untuk alasan keamanan), terlindung dan hindari undakan yang tidak perlu. Lebih baik menggunakan selasar miring dibanding undakan atau dapat juga menggunakan selasar miring jika undakan memang diperlukan. Diperlukan rancangan kritis untuk lebar jalan yang sesuai bagi kereta-kereta dorong dan kursi roda agar dapat lewat dengan mudah dan bebas dari penghalang. Lebar min 180 cm, sedangkan untuk lalu lintas pejalan kaki umumnya 240 cm di tempat terbuka dan 300 cm untuk jalan antara bangunan atau pagar.



Gambar 2.2. Ukuran ruang jalur pejalan kaki yang disarankan untuk berbagai jenis pergerakan pejalan kaki.  
Sumber : Neufert, Ernst, 1994, *Data Arsitek Jilid 1* (terjemahan Buku *Architect's Data* Second Edition), h. 19.

## Street Furniture

Saat ini penyediaan ruang terbuka (*open space*) untuk menampung aktivitas-aktivitas di ruang luar saja tidak cukup. Ruang terbuka sebagai sebuah elemen kota akan lebih esensial bila dilengkapi dengan perabot dan akan memecah arus manusia ke dalam kelompok-kelompok (Cullen, 1971: 104).

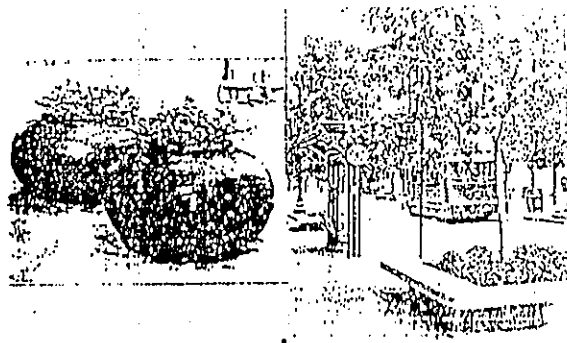
Elemen-elemen street furniture menurut Rubenstein (1992:57-87), yaitu:

### 1. Paving

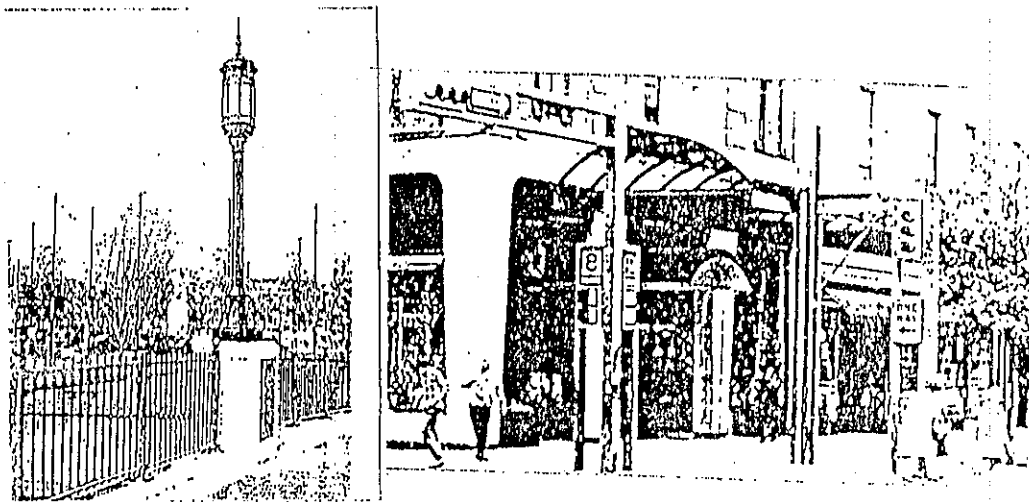
Skala, pola, warna dan tekstur merupakan hal-hal yang berhubungan dengan konsep paving. Pola paving memberikan susunan dari keseluruhan desain selain juga memberikan skala ruang. Kemiringan dan saluran drainage juga merupakan kebutuhan penting yang perlu dipertimbangkan. Macam-macam paving dari beton, batu bata, batu dan aspal.

### 2. Pot-Pot Tanaman

Pot-pot tanaman dapat didesain semenarik mungkin dari bermacam-macam material, seperti kayu, beton dan batu atau asbes beton. Hendaknya pot-pot ini dapat dipindah (*movable*) dan ditata kembali.



Gambar 2.3. Pot-pot tanaman yang salah satunya dilengkapi dengan tempat duduk built in.  
Sumber : Rubenstein, Harvey M, 1992, *Pedestrian Malls, Streetscapes and Urban Spaces*, h.84-85.



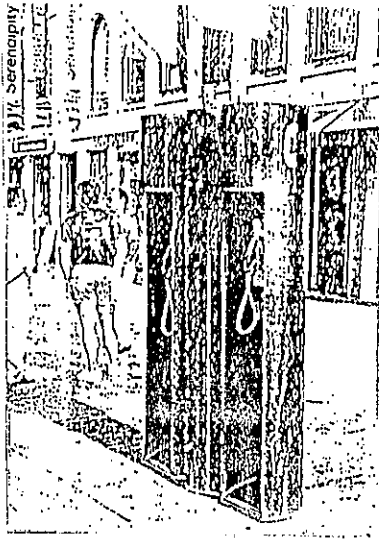
Gambar 2.4. Lampu penerangan dan Desain Grafis (*signage*)  
Sumber : Rubenstein, Harvey M, 1992, *Pedestrian Malls, Streetscapes and Urban Spaces*, h.64 dan 67.

### 3. Lampu Penerangan

Penerangan pada malam hari dapat memperpanjang aktivitas pada urban space yang juga berfungsi memberikan rasa aman dan dapat memberi aksen menarik terhadap elemen-elemen street furniture yang lain seperti tanaman, air mancur, skulptur, signage dan bangunan.

#### 4. Telepon Umum

Telepon umum diletakkan dalam tempat yang terlindungi (dalam boks) atau terbuka. Namun saat ini banyak yang diletakkan di tempat terbuka, selain memudahkan dalam pemeliharaan juga mengurangi peluang terjadinya pengrusakan terhadap pelingkup.

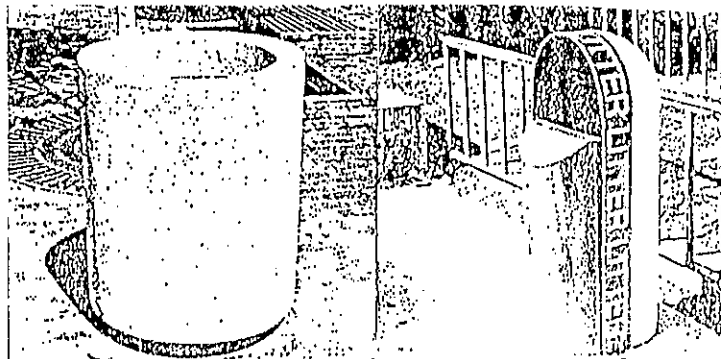


Gambar 2.5. Rancangan telepon umum.

Sumber : Rubenstein, Harvey M, 1992, *Pedestrian Malls, Streetscapes and Urban Spaces*, h.85-86.

#### 5. Tempat Sampah

Tempat sampah dapat divariasikan dari bentuk dan ukurannya, sedangkan saluran pancuran air minum pun dapat menjadi elemen skulptural dan menambah nilai estetis dari bentuk maupun pemilihan bahannya.



Gambar 2.6. Rancangan tempat sampah

Sumber : Rubenstein, Harvey M, 1992, *Pedestrian Malls, Streetscapes and Urban Spaces*, h.92.

## 6. Desain Grafis

Seperti *traffic signs*, *commercial sign*, *mall identity*, *informational sign*, dan lain-lain. Tanda-tanda tersebut merupakan bagian dari desain grafis kota yang seharusnya mudah dikenali dan jelas/ komunikatif sesuai kebutuhan pejalan kaki maupun pengguna jalan lainnya. Ada 4 tujuan dasar dimana penanda dibutuhkan: untuk memberikan identitas mall/ tempat-tempat perbelanjaan, mengatur sirkulasi lalu lintas, mengidentifikasi keberadaan fasilitas komersial dan memberikan informasi akan arah dan lokasi aktivitas.

### Elemen Lansekap

Jenis-jenis tanaman dalam lansekap jalan, antara lain:

Tanaman peneduh adalah tanaman yang berfungsi sebagai pengontrol sinar matahari, panahan radiasi, pengatur temperatur udara, pengurang penguapan dan pengatur kelembaban udara. Persyaratan: tanaman berbentuk pohon dengan tinggi percabangan 2 meter dari permukaan tanah, bentuk percabangan tidak merunduk dan tidak mudah patah, bermassa daun padat dan perakaran tidak merusak konstruksi jalan (DPU, 1990:16).

### 2.3. Hipotesa

Terdapat beberapa teori-teori perancangan kota di atas yang mengungkapkan keterkaitan elemen-elemen perancangan kota (sirkulasi-parkir dan *activity support*) dengan penggunaan jalan (suatu *setting*), antara lain:

1. Elemen parkir memiliki dua efek langsung terhadap kualitas lingkungan: (1) menghidupkan aktivitas komersial (dimana faktor parkir amat penting) dan (2) mempertajam benturan visual terhadap bentuk fisik kota (Shirvani, 1985: 24). *Activity support* termasuk didalamnya semua fungsi dan kegiatan yang memperkuat ruang-ruang publik kota, antara aktivitas dan ruang-ruang fisik selalu saling melengkapi (Shirvani, 1985: 37).
2. Pergerakan/ sirkulasi adalah esensi dari jalan, namun selain itu juga memberi fungsi yang lebih luas yang mana lebih sering terabaikan di dalam tekanan kota modern. Jalan dapat menjadi organisator dari beberapa distrik/ wilayah dan pusat dari beberapa penghubung linier. Jalan menjadi ruang luar yang positif oleh beragam variasi penggunaan dimana sirkulasi dari berbagai tipe yang berbeda eksis dan dimana aktivitas fungsional dan sosial berkumpul. Jalan yang efektif dapat membawa bentuk yang beragam. Dua tipe utama ruang jalan: berupa kurva dan garis lurus. (Trancik, 1986: 70).
3. Suatu penelitian menyatakan bahwa objek yang diam (*fixed object*) bertindak sebagai magnet terhadap objek yang bergerak (*moveable object*). Kategori objek yang bergerak di dalam kota adalah manusia dan kemungkinan untuk alasan yang berbeda, manusia butuh tempat untuk berhenti sejenak. Mereka membutuhkannya dalam aktivitasnya di luar ruang baik untuk berdagang/ melakukan transaksi, rekreasi, kehidupan sosial, dll. Saat ini penyediaan ruang terbuka (*open space*) untuk menampung aktivitas-aktivitas di ruang luar saja tidak cukup. Ruang terbuka sebagai sebuah elemen kota akan lebih esensial

bila dilengkapi dengan perabot dan akan memecah arus manusia ke dalam kelompok-kelompok (Cullen, 1971: 103-104).

Teori – teori yang diungkapkan Shirvani dan Trancik (no. 1 – 2) memiliki persamaan pendapat yaitu secara implisit mengungkapkan bahwa elemen-elemen perancangan kota seperti sirkulasi dan parkir mempengaruhi penggunaan (fungsi dan aktivitas) suatu setting, sedangkan teori 3 milik Cullen mengungkapkan sebaliknya bahwa justru penggunaan setting yang memberi pengaruh terhadap elemen perancangan kota seperti sirkulasi dan *activity support*.

Berdasarkan dasar empirikal dan teoritikal, maka diduga bahwa terdapat pengaruh sirkulasi – parkir dan *activity support* (pendukung kegiatan) terhadap fungsi ruang Dawasja (Daerah Pengawasan Jalan), yaitu semakin dekat/ mudah bagian ruang Dawasja untuk diakses (oleh fungsi sirkulasi dan parkir) dan semakin kuat sifat komersial *activity support* didekatnya maka akan semakin besar guna/ fungsi ruangnya.



### BAB III

## RANCANGAN PENELITIAN

Metodologi penelitian yang digunakan adalah metode kuantitatif rasionalistik, yang merupakan metode terapan (*applied research*). Metode ini bertujuan untuk menjawab persoalan-persoalan praktis yang dihadapi masyarakat sebagai pengguna/ penghuni adanya kesenjangan persepsi terhadap seting (tempat spesifik), yang setiap hari digunakan untuk beraktivitas. Alur pikir metode kuantitatif rasionalistik berintikan proses *logico-hypothetico-verifikasi* (logika-verifikasi hipotesis) yang dimulai dengan langkah perumusan masalah, penyusunan kerangka berpikir dalam pengajuan hipotesis, perumusan hipotesis, pengujian hipotesis dan penarikan kesimpulan (Indrosaptono, 2003:3-4).

Metode kuantitatif itu sendiri memiliki ciri-ciri (Moleong, 2002:16- 21):

- Kriteria Kualitas

Paradigma ilmiah (kuantitatif) sangat percaya pada kriteria rigor yaitu kesahihan eksternal dan internal, keandalan dan objektivitas. Kebanyakan eksperimen memasukkan situasi yang kurang dikenal, buatan dan masa hidupnya singkat sehingga membuat latar-tak-biasa sukar digeneralisasikan pada latar lainnya.

- Sumber Teori

Proses penyusunan teori berputar-putar pada proses deduksi yang bisa diverifikasi dari dunia nyata atas dasar asumsi *a priori*.

- Pertanyaan tentang kausalitas

Paradigma ilmiah ini biasanya bertanya: dapatkah  $x$  menyebabkan  $y$ ? untuk itu peneliti kuantitatif mendemonstrasikan di laboratorium bahwa  $y$  sesungguhnya disebabkan oleh  $x$ .

- Tipe pengetahuan yang digunakan

Tipe pengetahuan yang digunakan adalah pengetahuan proposisional yaitu pengetahuan yang dapat dinyatakan dalam bentuk bahasa. Pengetahuan tsb merupakan esensi metode untuk menyatakan proposisi secara eksplisit dalam bentuk hipotesis yang diuji untuk menentukan validitasnya. Teori-teori terdiri atas pengumpulan hipotesis.

- Pendirian

Paradigma ilmiah berpendirian reduksionis, menyempitkan penelitian pada fokus yang relatif kecil, dimulai dengan menyusun pertanyaan/ hipotesis, lalu hanya mencari informasi yang akan memberikan jawaban pada pertanyaan atau menguji hipotesis-hipotesis itu. Peneliti mengambil sikap terstruktur, terarah dan tunggal.

- Maksud

Paradigma ilmiah bermaksud menemukan pengetahuan melalui verifikasi hipotesis yang dispesifikasikan secara *a priori*. Hipotesis menentukan hasil yang diramalkan – *a priori* (Arikunto, 2002:11).

- Instrumen

Instrumen yang digunakan berupa tes tertulis (tes-pinsil-kertas) atau kuesioner atau menggunakan alat fisik lainnya.

- **Desain**

Desain harus disusun secara pasti sebelum fakta dikumpulkan. Sekali desain digunakan, maka tidak boleh mengubahnya dalam bentuk apa pun karena perubahan akan mengaburkan variabel sehingga penafsiran yang bermakna menjadi tidak mungkin dilakukan.

Paradigma ini menerapkan gaya intervensi. Variabel bebas dan terikat diisolasi dari konteksnya sehingga hanya variabel ini yang muncul untuk diukur dan dikonfirmasi dengan hipotesisnya.

- **Waktu untuk Mengumpulkan Data dan Aturan Analisis**

Peneliti menetapkan semua aturan pengumpulan dan analisis data sebelumnya. Sudah diketahui hipotesis yang akan diuji dan dapat mengembangkan instrumen yang cocok dengan variabel. Instrumen ditetapkan sebelumnya tentang ukuran terhadap ciri yang diketahui sehingga memungkinkan menetapkan waktu melakukan analisis. Kegiatan dalam pengumpulan data memungkinkan untuk diwakilkan dan analisis data dilakukan sesudah semua data terkumpul (Arikunto, 2002:11).

- Latar, bersandar pada latar laboratorium.
- Perlakuan, harus stabil dan tidak bervariasi.
- Satuan Kajian

Satuan kajian adalah variabel dan semua hubungan yang dinyatakan di antara variabel atau sistem variabel.

- **Unsur-Unsur Kontekstual**

Peneliti senantiasa berusaha mengontrol seluruh unsur yang mengganggu yang dapat mengaburkan unsur-unsur itu dari fenomena yang menjadi pusat perhatian atau yang mengacau pada pengaruh terhadap fenomena itu. Kejelasan unsur: tujuan, pendekatan, subjek, sampel, sumber data sudah mantap dan rinci sejak awal/ ketika persiapan disusun (Arikunto, 2002:11).

Dalam pendekatan rasionalistik secara (1) ontologi berciri realitas ganda, realitas terikat settingnya, konteks natural, teori yang ada tidak mengikat hanya dipakai untuk langkah awal, pendekatan holistik, (2) epistemologi berciri pilahnya ilmuwan dan obyek, menuju ilmu nomothetik (generalisasi), hub.reflektif (mandar-mandir), metode deduksi-induksi, mengakui kebenaran sensual-logik-etik, (3) aksiologi berciri tidak bebas nilai-perlu penyesuaian, obyektif-kontekstual-transferable, berlaku umum dengan penyesuaian lokal (Sudaryono, 2003:7).

### **3.1. Persiapan Penelitian**

#### **a. Tahap Pra Lapangan**

1. Memilih dan menentukan lokasi/ wilayah penelitian.
2. Mengurus perijinan yang dibutuhkan.
3. Mengamati dan mengidentifikasi obyek dan keadaan lapangan/ lokasi penelitian untuk menemukan fenomena, problem dan hipotesa.
4. Menentukan rancangan/ desain penelitian (perumusan masalah/ tujuan, perumusan hipotesa, metode penelitian, metode survey/ pengumpulan data dan metode analisis) secara mantap dan rinci.

5. Menyiapkan alat penelitian.
  6. Melakukan observasi awal/ tes terhadap sampel/ responden.
  7. Menyempurnakan kelengkapan alat penelitian.
  8. Memahami etika penelitian
- b. Tahap Pekerjaan/ Pelaksanaan Lapangan
1. Memahami latar penelitian dan persiapan diri
    - Latar terbuka: pengamatan di tempat umum, *behavioral mapping*, sketsa.
    - Latar tertutup: angket.
    - Persiapan diri: penampilan, bahasa-etika, waktu/ jadwal penelitian, dll.
  2. Menggali dan mencatat data lapangan
  3. Analisis data
  4. Melakukan pembahasan hasil uji statistik.
  5. Menarik kesimpulan.

### 3.2. Operasional Penelitian

Definisi operasional dalam penelitian ini, adalah:

1. Kondisi fisik dilihat dari 1) kondisi fisik ruang Dawasja (luasan ruang Dawasja (jalur pedestrian dan area parkir tepi jalan), unsur-unsur ruangnya (*fixed, semi fixed, non fixed*), *physical traces* dan 2) unsur-unsur sirkulasi-parkir dan *activity support* seperti populasi, jumlah kepadatan, waktu parkir dan fasilitas pendukungnya.

2. Kondisi non fisik dilihat dari aktivitas pengguna, jenis usaha, fungsi ruang Dawasja, dll.

### 3.3. Penentuan Variabel

Variabel adalah objek penelitian, atau apa yang menjadi titik perhatian suatu penelitian (Arikunto, 2002: 96). Dalam penelitian ini, karena bertujuan untuk melihat pengaruh suatu treatment, maka ada variabel yang mempengaruhi dan variabel yang terpengaruh. Variabel yang mempengaruhi disebut variabel penyebab, variabel bebas (*independent variable*), sedangkan variabel terpengaruh disebut variabel tidak bebas, variabel terikat (*dependent variable*) (Arikunto, 2002: 97).

Pemecahan variabel menjadi sub variabel disebut juga kategorisasi yakni memecah variabel menjadi kategori-kategori data yang harus dikumpulkan oleh peneliti. Kategori-kategori ini dapat diartikan sebagai indikator variabel (Arikunto, 2002: 99).

Tabel 3.1. Penentuan variabel, sub variabel, tolok ukur dan cara pengumpulan data

#### Variabel Bebas: Sirkulasi dan Parkir

	Sub Variabel/ Indikator	Tolok Ukur	Cara Mengumpulkan Data
1.	Tujuan ke Jln. MH. Thamrin	1. menuju rumah tinggal 2. ke PKL jok/ dinamo/ tambal ban/ stempel/ ahli kunci 3. ke foto kopi/ wartel/ tempat kursus/ kantor 4. ke PKL makanan-minuman/ kios rokok/ majalah 5. ke ruko/ toko/ dealer/ rumah makan	Kuesioner
2.	Frekuensi parkir	1. tidak sering, jika 1 kali/ hari	Kuesioner

		2. kurang sering, jika 2 kali/ hari 3. cukup sering, jika 3 kali/ hari 4. sering, jika 4 kali/ hari 5. sangat sering, jika lebih dari 5 kali/ hari	
3.	Lama parkir	1. tidak lama, jika kurang dari 5 menit. 2. kurang lama, jika 5 mnt - 20 mnt. 3. cukup lama, jika 25 mnt. 4. lama, jika 30 mnt - 60 mnt. 5. sangat lama, jika lebih dari 60 mnt	Kuesioner
4.	Alternatif pilihan tempat parkir	1. tidak jadi parkir 2. parkir di sisi seberang jalan 3. parkir di sisi yang sama meski cukup jauh 4. parkir di trotoar 5. parkir di samping kendaraan bermotor lain yang sudah parkir (parkir sejajar dua lapis)	Kuesioner
5.	Kriteria tempat parkir yang diharapkan	1. cukup luas/ tidak sesak 2. aman dari kejahatan dan terpisah dari jalur lalu lintas 3. cukup terang (mendapat cahaya) 4. teduh (tidak panas), permukaan tidak naik-turun 5. mudah dicapai, dekat dengan tempat tujuan dan mudah dilihat/ dikontrol	Kuesioner
6.	Lokasi parkir yang diharapkan	1. lahan parkir di belakang bangunan 2. lahan parkir di belakang bangunan atau ruang transisi (ruang antara pagar dan teras bangunan) 3. area parkir tepi jalan atau ruang transisi 4. area parkir tepi jalan atau trotoar 5. area parkir tepi jalan, trotoar atau ruang transisi	Kuesioner
7.	Opini keberadaan PKL	1. sangat tidak mengganggu 2. tidak mengganggu 3. cukup mengganggu 4. mengganggu tapi dibutuhkan 5. sangat mengganggu	Kuesioner
8.	Alasan terkait keberadaan PKL	1. untuk mencapai ke bangunan yang dituju menjadi sulit 2. menghalangi pandangan ke	Kuesioner

		bangunan dibelakangnya 3. terlihat kumuh 4. mengganggu kegiatan yang sedang dilakukan 5. lalu lintas dan parkir menjadi semerawut	
9.	Pengguna	1. Pemakai kend. Bermotor pribadi roda 2 (sektor formal/informal) 2. Pemakai kend. Bermotor pribadi roda 4 (sektor formal/informal)	Observasi
10.	Jumlah kepadatan a. parkir kendaraan bermotor pribadi (r.2) b. parkir kendaraan bermotor pribadi (r.4)	1. tidak padat jika $< 2$ kend. 2. kurang padat jika $2 < x < 40$ kend. 3. cukup padat jika $= 40$ kend. 4. padat jika $40 < x < 75$ kend. 5. sangat padat $> 75$ kend.	Observasi
11.	Waktu parkir a. pemakai kend. Bermotor pribadi r.2/ r.4 sektor formal b. pemakai kend. Bermotor pribadi r.2/ r.4 sektor informal	1. tidak lama jika $< 5$ mnt. 2. kurang lama jika $5 < x < 25$ mnt. 3. cukup lama jika $= 25$ mnt. 4. lama jika $25 < x < 60$ mnt. 5. sangat lama jika $> 60$ mnt.	Observasi
12.	Cara parkir a. kend. Bermotor pribadi r.2 b. kend. Bermotor pribadi roda 4	1. sejajar satu lapis 2. membentuk sudut 3. sejajar dua lapis	Observasi

**Variabel terikat: Rg. Dawasja (untuk sirkulasi-parkir)**

	Sub Variabel/ Indikator	Tolok Ukur	Cara Mengumpulkan Data
1.	Lokasi parkir yang paling sering digunakan	1. ruang transisi (ruang antara pagar dan teras bangunan) 2. di ramp (trotoar yang dibuat miring) 3. di trotoar 4. di area parkir tepi jalan 5. di jalur lalu lintas	Kuesioner
2.	Alasan pemilihan lokasi parkir	1. leluasa/ tidak sesak 2. terpisah dari jalur lalu lintas 3. cukup mendapat pencahayaan 4. teduh (tidak panas), permukaan tidak naik-turun 5. mudah dicapai, dekat dengan tempat tujuan dan mudah dilihat/ dikontrol	Kuesioner
3.	Opini kondisi parkir	1. sangat longgar dan tidak	Kuesioner



	a. di area parkir tepi jalan b. di jalur pedestrian	mengganggu 2. longgar tapi mengganggu 3. cukup sumpek (sesak) dan cukup mengganggu 4. sumpek (sesak) tapi tidak mengganggu 5. sangat sumpek (sesak) dan sangat mengganggu	
4.	Alasan terkait opini parkir di area parkir tepi jalan	1. menghalangi pandangan ke tempat yang dituju 2. terlihat menjadi kumuh dan semerawut 3. mengganggu kegiatan yang sedang dilakukan 4. menyebabkan kemacetan lalu lintas 5. menyebabkan kecelakaan lalu lintas	Kuesioner
5.	Alasan terkait opini parkir di jalur pedestrian	1. menghalangi pintu masuk ke bangunan yang dituju 2. menghalangi pandangan ke tempat yang dituju 3. terlihat menjadi kumuh dan semerawut 4. merusak jalur pedestrian 5. mengganggu kegiatan yang sedang dilakukan	Kuesioner
6.	Aktivitas a. di area parkir tepi jalan b. di jalur pedestrian	1. makan/ minum 2. duduk-duduk/ berdiri menunggu 3. bongkar muat barang 4. parkir 5. lain-lain .....	Kuesioner
7.	Jumlah kepadatan (penggunaan parkir dan <i>activity support</i> )	1. tidak padat jika digunakan < 5% dari luas keseluruhan 2. kurang padat jika digunakan $5\% < x < 40\%$ dari luas keseluruhan 3. cukup padat jika digunakan = 40% dari luas keseluruhan 4. padat jika digunakan $40\% < x < 80\%$ dari luas keseluruhan 5. sangat padat jika digunakan > 80% dari luas keseluruhan	Observasi
8.	Kondisi ruang	1. tidak baik, jika marka hilang, street furniture rusak dan tidak lengkap, kotor 2. kurang baik, jika marka kurang jelas, street furniture rusak dan tidak lengkap, kotor 3. cukup baik, jika marka kurang jelas, street furniture berkondisi kurang baik tapi lengkap, bersih	Observasi

		4. baik, jika marka jelas, street furniture berkondisi baik dan lengkap, agak kotor 5. sangat baik, jika marka jelas, street furniture berkondisi baik dan lengkap, bersih	
--	--	---	--

### Variabel bebas: Activity Support (Sektor Informal)

	Sub Variabel/ Indikator	Tolok Ukur	Cara Mengumpulkan data
1.	Jenis usaha	1. ahli kunci, stempel, dan sejenisnya 2. tambal ban, reparasi dinamo 3. PKL jok kendaraan 4. kios rokok/ majalah 5. PKL makanan/ minuman	Kuesioner
2.	Lama berjualan (hingga thn. 2003)	1. tidak lama, jika kurang dari 1th 2. kurang lama, jika 1th - 4th 3. cukup lama, jika 5th 4. lama, jika 6th - 10th 5. sangat lama, jika lebih dari 10 <sup>th</sup>	Kuesioner
3.	Cara memperoleh lokasi	1. pindah, tempat lama tidak ramai pengunjung 2. beli dari teman 3. mewarisi warisan keluarga (turun temurun) 4. mencari tempat yang masih kosong 5. mengelompokkan diri dengan jenis PKL yang sama	Kuesioner
4.	Jam kerja	6. tidak tentu 7. sore – malam/ pagi (± 17.00-08.00 wib) 8. siang – sore (± 11.00-17.00 wib) 9. pagi – siang (± 08.00-13.00 wib) 10. pagi – sore (± 08.00-17.00 wib)	Kuesioner
5.	Pelanggan	1. pejalan kaki 2. pemakai kendaraan umum 3. pemakai sepeda motor 4. pemakai mobil pribadi 5. pemakai sepeda motor dan mobil pribadi	Kuesioner
6.	Cara menarik pelanggan	1. memanggil-manggil 2. memasang perabot sedekat mungkin dengan tempat parkir 3. menggantung perabot 4. memasang papan reklame di	Kuesioner

		batang pohon 5. memasang spanduk	
7.	Peralatan kerja	1. gerobak dan mesin kerja 2. gerobak, mesin kerja dan spanduk/ papan reklame 3. tenda, gerobak, mesin kerja, dan spanduk/ papan reklame 4. kendaraan bermotor, gerobak, mesin kerja, dan spanduk/ papan reklame 5. tenda, kendaraan bermotor, gerobak, mesin kerja, dan spanduk/ papan reklame	Kuesioner
8.	Fungsi peralatan/ perabot	1. memberi batasan antar PKL 2. memberi tanda bahwa tempat ini ada yang memiliki 3. memberi identitas jenis PKL 4. menarik perhatian pelanggan/ pengunjung 5. mendukung pekerjaan	Kuesioner
9.	Lokasi yang diharapkan	1. leluasa/ tidak sesak 2. aman dari kejahatan dan terpisah dari jalur lalu lintas 3. cukup mendapat pencahayaan 4. teduh, permukaan rata dengan perkerasan dan ada tempat untuk duduk-duduk 5. yang ramai/ mudah dicapai dan mudah dilihat oleh pelanggan	Kuesioner
10.	Opini ttg parkir a. di jalur pedestrian b. di area parkir tepi jalan	1. sangat tidak mengganggu 2. tidak mengganggu 3. cukup mengganggu 4. mengganggu 5. sangat mengganggu	Kuesioner
11.	Alasan terkait dengan parkir a. di jalur pedestrian b. di area parkir tepi jalan	1. tempat bekerja menjadi makin sempit 2. tempat meletakkan perabot menjadi sempit 3. tempat bekerja menjadi tidak terlihat oleh pelanggan/ pengunjung 4. mengganggu pekerjaan yang sedang dilakukan 5. pelanggan berebut tempat parkir	Kuesioner
12.	Jumlah kepadatan a. klp. PKL jok b. klp. PKL makanan/ tenda c. klp. Kios kecil d. klp. Tambal ban/ gerobak PKL lain-lain (ahli kunci,	1. tidak padat jika $< 2$ 2. kurang padat jika $2 < x < 20$ 3. cukup padat jika $= 20$ 4. padat jika $20 < x < 39$ 5. sangat padat jika $> 39$	Observasi

	stempel, dll)		
13.	Pembentuk/ pembatas ruang	1. dengan perabot + tanpa pelingkup 2. dengan pelingkup (non fixed), terbuka pada empat sisi + perabot 3. dengan pelingkup (non fixed), terbuka pada tiga sisi + perabot 4. dengan pelingkup (non fixed), terbuka pada dua sisi + perabot 5. dengan perabot + pelingkup (fixed)	Observasi

**Variabel terikat: Rg. Dawasja (untuk activity support)**

	Sub Variabel/ Indikator	Tolok Ukur	Cara Mengumpulkan Data
1.	Lokasi kerja	1. di ramp (trotoar yang dibuat miring) 2. di trotoar 3. di area parkir tepi jalan 4. di trotoar dan area parkir tepi jalan 5. di jalur lalu lintas	Kuesioner
2.	Alasan pemilihan lokasi	1. terpisah dari jalur lalu lintas 2. leluasa untuk bekerja/ tidak merasa bersesakan 3. teduh/ tidak panas, bisa untuk duduk-duduk dan rata 4. lebih ramai dan mudah dikenali pelanggan 5. lebih dekat dengan tempat parkir	Kuesioner
3.	Aktivitas a. di jalur pedestrian b. di area parkir tepi jalan	1. membereskan dasaran dan perabot (berkemas) 2. menunggu pelanggan + duduk-duduk 3. membuat dasaran 4. memajang barang-barang/ perabot dagangan 5. melayani pelanggan	Kuesioner
4.	Perlakuan thd dasaran dan perabot sebelum pulang	1. meninggalkan seluruh dasaran dan perabot di tempat 2. meninggalkan dasaran dan sebagian perabot 3. meninggalkan dasaran dan membawa pulang semua perabot 4. membawa pulang dasaran tetapi meninggalkan perabot 5. membawa pulang seluruh dasaran dan perabot	Kuesioner
5.	Perubahan kondisi PKL dan sirkulasi-parkir	1. jumlah dan jenis PKL serta arus lalu lintas dan parkir kendaraan bermotor tidak terlalu banyak 2. jumlah dan jenis PKL cukup	Kuesioner

		<p>banyak, arus lalu lintas dan parkir kendaraan bermotor makin sepi</p> <p>3. jumlah dan jenis PKL tetap (seperti dulu), arus lalu lintas dan parkir kendaraan bermotor makin ramai</p> <p>4. jumlah dan jenis PKL makin banyak dan sesak, arus lalu lintas dan parkir kendaraan bermotor tetap (seperti dulu)</p> <p>5. jumlah dan jenis PKL maupun arus lalu lintas dan parkir kendaraan bermotor makin banyak/ ramai</p>	
6.	Perubahan guna jalur pedestrian dan area parkir tepi jalan	<p>1. trotoar sebagai tempat pejalan kaki dan tidak ada area parkir tepi jalan</p> <p>2. trotoar sebagai tempat pejalan kaki dan area parkir tepi jalan untuk parkir</p> <p>3. trotoar sebagai tempat bekerja PKL dan area parkir tepi jalan untuk parkir</p> <p>4. trotoar sebagai tempat pejalan kaki dan area parkir tepi jalan untuk PKL</p> <p>5. trotoar dan area parkir tepi jalan sebagai tempat bekerja PKL</p>	Kuesioner
7.	Jumlah kepadatan (penggunaan parkir dan <i>activity support</i> )	<p>6. tidak padat jika digunakan &lt; 5% dari luas keseluruhan</p> <p>7. kurang padat jika digunakan <math>5\% &lt; x &lt; 40\%</math> dari luas keseluruhan</p> <p>8. cukup padat jika digunakan = 40% dari luas keseluruhan</p> <p>9. padat jika digunakan <math>40\% &lt; x &lt; 80\%</math> dari luas keseluruhan</p> <p>10. sangat padat jika digunakan &gt; 80% dari luas keseluruhan</p>	Observasi
8.	Kondisi ruang	<p>6. tidak baik, jika marka hilang, street furniture rusak dan tidak lengkap, kotor</p> <p>7. kurang baik, jika marka kurang jelas, street furniture rusak dan tidak lengkap, kotor</p> <p>8. cukup baik, jika marka kurang jelas, street furniture berkondisi kurang baik tapi lengkap, bersih</p> <p>9. baik, jika marka jelas, street furniture berkondisi baik dan lengkap, agak kotor</p>	Observasi

		10.sangat baik, jika marka jelas, street furniture berkondisi baik dan lengkap, bersih	
--	--	--	--

Kriteria kepadatan dan kesesakan:

Snyder dan Catanese (1997:93) menyatakan bahwa kepadatan adalah ukuran matematis dari jumlah orang per unit ruang. Sedangkan Sears (1994:229) mendefinisikan bahwa kepadatan sosial adalah jumlah orang yang secara objektif berada dalam suatu ruang tertentu.

Rasa sesak adalah perasaan sempit dan tidak memiliki cukup ruang yang bersifat subjektif, tidak memperdulikan berapa besarnya ruangan. Berdasarkan definisi tersebut, kepadatan bisa bersifat menyenangkan atau tidak menyenangkan, tapi kesesakan selalu bersifat negatif dan tidak menyenangkan Sears (1994:229). Kesesakan dianggap sebagai akibat dari kegagalan mencapai tingkat privasi yang diinginkan, dikemukakan bahwa mempertahankan ruang pribadi dan memperlihatkan perilaku teritorial merupakan dua mekanisme yang digunakan orang untuk mencapai tingkat privasi yang diinginkan dalam keadaan-keadaan beresakan guna menghindari stress yang tidak semestinya (Altman dalam Snyder dan Catanese, 1997:93).

### 3.4. Penentuan Populasi dan Sampel

Populasi adalah keseluruhan subjek penelitian sedangkan sampel adalah sebagian atau wakil populasi yang diteliti (Arikunto, 2002: 108-109). Dalam penarikan populasi dan sampel dikenal adanya unit analisis yaitu subjek yang menjadi pusat perhatian atau sasaran peneliti sedangkan objek penelitian adalah

variabel penelitian itu sendiri (Arikunto, 2002: 121-122). Dalam penelitian ini, yang menjadi satuan analisis (subjek penelitian) adalah:

- Pengguna ruang Dawasja (jalur pedestrian dan area parkir tepi jalan) yang melakukan fungsi sirkulasi-parkir khususnya pemakai kendaraan bermotor pribadi roda 2 dan roda 4, orang dewasa (usia  $\pm$  20 – 40an tahun), normal (fisik dan mental).
- Pelaku *activity support* (sektor informal)

Wilayah penelitian adalah ruang Dawasja (jalur pedestrian dan area parkir tepi jalan) di koridor Jln. MH. Thamrin, Semarang, penggal Jln. Pemuda sampai Jln. Pandanaran serta sirkulasi-parkir dan *activity supportnya*.

Populasi dalam penelitian ini terbagi atas tingkat-tingkat/ strata, yaitu jalur pedestrian dan area parkir tepi jalan dengan karakternya yang berbeda-beda di masing-masing penggal (Utara – Selatan) dan masing-masing sisi (Timur – Barat), maka pengambilan sampel tidak boleh dilakukan secara random karena adanya perbedaan ciri atau karakteristik antara strata-strata yang ada tersebut, sedangkan perbedaan tsb tidak boleh diabaikan karena mempengaruhi variabel. Setiap strata harus diwakili sebagai sampel. Juga untuk memperoleh sampel yang representatif, pengambilan subjek dari setiap strata atau setiap wilayah ditentukan seimbang atau sebanding dengan banyaknya subjek dalam masing-masing strata/ wilayah (Arikunto, 2002: 115-116). Oleh karena alasan-alasan tsb maka digunakan teknik *Stratified Proportional Random Sampling* (teknik berstrata, proporsi dan acak).

Tabel 3.2. Populasi sirkulasi-parkir

<i>Jalur pedestrian</i>	<i>Area parkir tepi jalan</i>
U - T. Roda 2 = 24 Roda 4 = 6	U - T. Roda 2 = 138 Roda 4 = 140
U - B. Roda 2 = 3 Roda 4 = 2	U - B. Roda 2 = 60 Roda 4 = 97
S - T. Roda 2 = 68 Roda 4 = 15	S - T. Roda 2 = 69 Roda 4 = 173
S - B. Roda 2 = 31 Roda 4 = 1	S - B. Roda 2 = 82 Roda 4 = 135

Tabel 3.3. Populasi activity support (sektor informal)

<i>Jalur pedestrian</i>	<i>Area parkir tepi jalan</i>
U - T. a = 17 b = - c = - d = 3 e = -	U - T. a = 3 b = - c = - d = - e = -
U - B. a = 9 b = 17 c = - d = - e = 4	U - B. a = - b = - c = 1 d = - e = 1
S - T. a = 5 b = 1 c = 3 d = 2 e = -	S - T. a = - b = - c = 2 d = - e = -
S - B. a = 4 b = 4 c = - d = 1 e = -	S - B. a = - b = - c = - d = - e = -

Ket.: a. PKL jog kendaraan  
b. PKL makanan/ minuman  
c. PKL tambal ban  
d. PKL kios (rokok/ majalah)  
e. PKL lain-lain (stempel, ahli kunci, dll)

Pengambilan Ukuran Sampel Acak Terstratifikasi dengan Metode Alokasi

Proporsional



Tabel 3.4. Pengambilan jumlah sampel sirkulasi-parkir dengan Metode Alokasi Proporsional

h			Nh	Ph	Nh Ph Qh	nh
U - T	Jalur Pedestrian (JP)	R.2	24	0.080	1.766	4
		R.4	6	0.020	0.118	1
	Area parkir tepi jalan	R.2	138	0.450	34.155	25
		R.4	140	0.450	34.650	26
U - B	Jalur Pedestrian	R.2	3	0.020	0.059	0
		R.4	2	0.010	0.020	0
	Area parkir tepi jalan	R.2	60	0.370	13.986	11
		R.4	97	0.600	23.280	18
S - T	Jalur Pedestrian	R.2	68	0.210	11.281	13
		R.4	15	0.050	0.713	3
	Area parkir tepi jalan	R.2	69	0.210	11.447	13
		R.4	173	0.530	43.094	32
S - B	Jalur Pedestrian	R.2	31	0.120	3.274	6
		R.4	2	0.008	0.016	0
	Area parkir tepi jalan	R.2	82	0.330	18.130	15
		R.4	135	0.540	33.534	25
		N =	1045		229.523	192

$$\text{Rumus: } n = \frac{N (Z_{\alpha/2})^2 (\sum N_h P_h Q_h)}{N^2 E^2 + (Z_{\alpha/2})^2 (\sum N_h P_h Q_h)}$$

$$nh = \frac{N_h}{N} n$$

Keterangan:  $n$  = ukuran (total) sampel  
 $N$  = ukuran (total) populasi  
 $N_h$  = ukuran tiap strata populasi  
 $nh$  = ukuran tiap strata sampel  
 $E$  = kesalahan yang bisa ditolerir  
 $Z_{\alpha/2}$  = nilai distribusi normal baku (tabel Z) pada  $\alpha$  tertentu  
 $P_h$  = proporsi populasi tiap strata  
 $Q_h = 1 - P_h$

Ditentukan:  $E = 6\% = 0.06$   
 $\alpha = \text{tingkat kepercayaan} = 95\% = 0.95$   
 sehingga  $Z_{\alpha/2} = 1.960$

Hitungan:  $n = \frac{1045 (1.960)^2 (229.523)}{(1045)^2 (0.06)^2 + (1.960)^2 (229.523)}$   
 $= 191.46 \sim 192 \text{ sampel}$   
 contoh untuk strata U-T. JP. R.2,  $nh = (24/1045) (192) = 4.4 \sim 4$   
 sampel

Tabel 3.5. Pengambilan jumlah sampel activity support dengan Metode Alokasi Proporsional

h			Nh	Ph	Nh Ph Qh	nh
U - T	Jalur Pedestrian	a	17	0.739	3.279	12
		b	-	-	-	-
		c	-	-	-	-
		d	3	0.130	0.339	2
		e	-	-	-	-
	Area parkir tepi jalan	a	3	0.130	0.339	2
		b	-	-	-	-
		c	-	-	-	-
		d	-	-	-	-
		e	-	-	-	-
U - B	Jalur Pedestrian	a	9	0.281	1.818	7
		b	17	0.531	4.234	12
		c	-	-	-	-
		d	-	-	-	-
		e	4	0.125	0.438	3
	Area parkir tepi jalan	a	-	-	-	-
		b	-	-	-	-
		c	1	0.031	0.030	1
		d	-	-	-	-
		e	1	0.031	0.030	1
S - T	Jalur Pedestrian	a	5	0.385	1.184	4
		b	1	0.077	0.071	1
		c	3	0.231	0.533	2
		d	2	0.154	0.261	1
		e	-	-	-	-
	Area parkir tepi jalan	a	-	-	-	-
		b	-	-	-	-
		c	2	0.154	0.261	1
		d	-	-	-	-
		e	-	-	-	-
S - B	Jalur Pedestrian	a	4	0.444	0.987	3
		b	4	0.444	0.987	3
		c	-	-	-	-
		d	1	0.111	0.099	1
		e	-	-	-	-
	Area parkir tepi jalan	a	-	-	-	-
		b	-	-	-	-
		c	-	-	-	-
		d	-	-	-	-
		e	-	-	-	-
N =			77		14.890	56

$$\text{Rumus: } n = \frac{N (Z_{\alpha/2})^2 (\sum N_h P_h Q_h)}{N^2 E^2 + (Z_{\alpha/2})^2 (\sum N_h P_h Q_h)}$$

$$n_h = \frac{N_h}{N} n$$

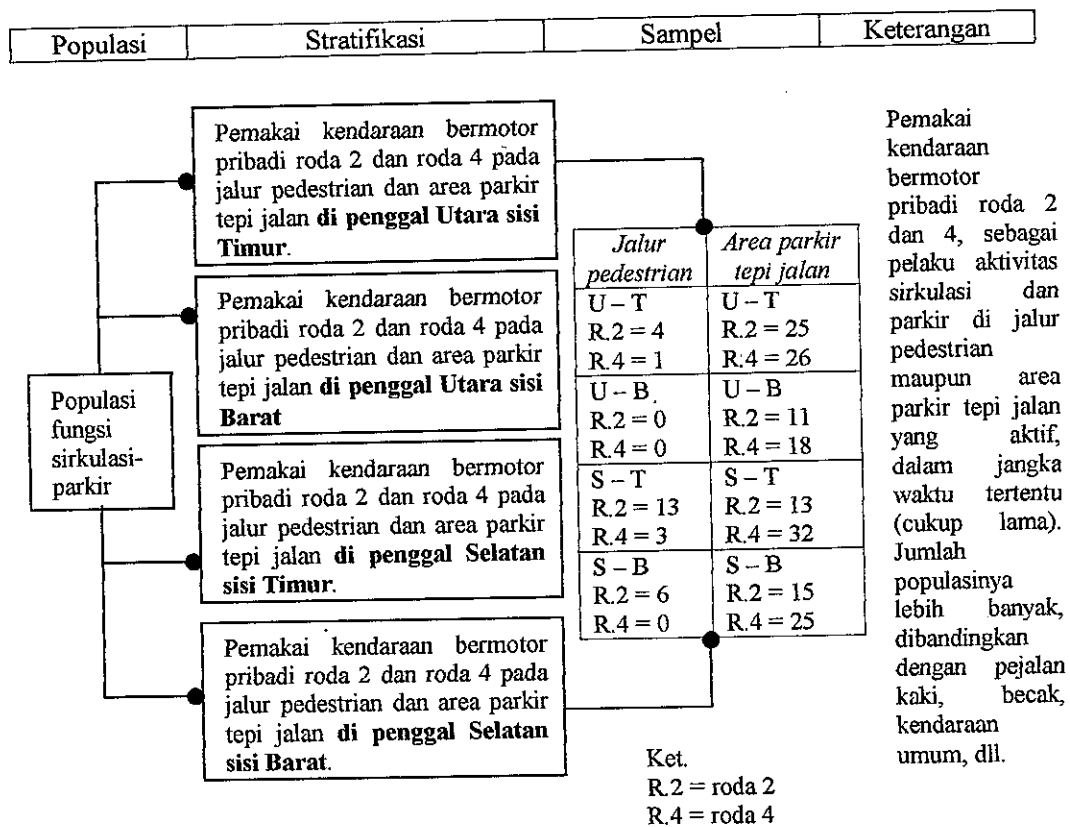
Keterangan:  $n$  = ukuran (total) sampel  
 $N$  = ukuran (total) populasi  
 $N_h$  = ukuran tiap strata populasi  
 $n_h$  = ukuran tiap strata sampel  
 $E$  = kesalahan yang bisa ditolerir  
 $Z_{\alpha/2}$  = nilai distribusi normal baku (tabel Z) pada  $\alpha$  tertentu  
 $P_h$  = proporsi populasi tiap strata  
 $Q_h = 1 - P_h$

Ditentukan:  $E = 6\% = 0.06$   
 $\alpha = \text{tingkat kepercayaan} = 95\% = 0.95$   
 sehingga  $Z_{\alpha/2} = 1.960$

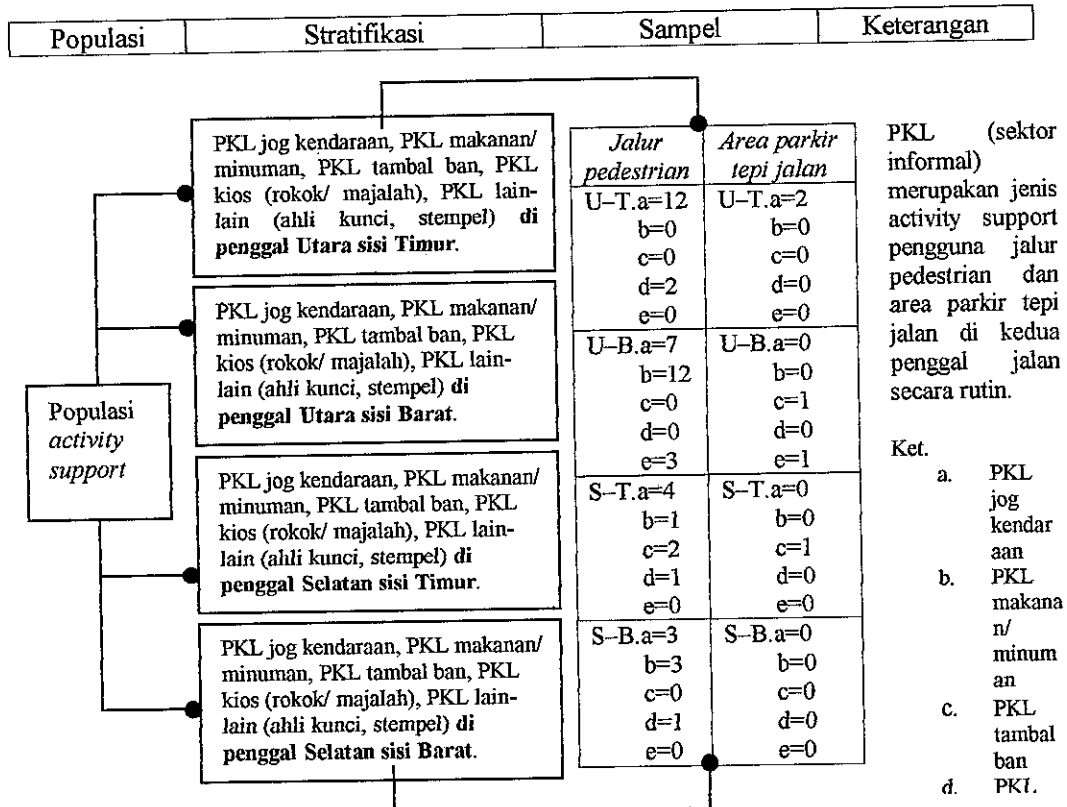
Hitungan:  $n = \frac{77 (1.960)^2 (14.890)}{(77)^2 (0.06)^2 + (1.960)^2 (14.890)}$   
 $= 56.078 \sim 56 \text{ sampel}$   
 contoh untuk strata U-T. JP. a,  $n_h = (17/77) (56) = 12.4 \sim 12 \text{ sampel}$

UPT-PUSTAK-UNDIP

Gambar 3.1. Skematik *Stratified Proportional Random Sampling* (sirkulasi-parkir)



Gambar 3.2. Skematik *Stratified Proportional Random Sampling* (activity support – sektor informal)



### 3.5. Teknik Penggalan Data

#### a. Menentukan Sumber Data

Sumber data adalah sumber lapangan dan dokumenter.

#### b. Tempat Memperoleh Sumber Data

1. Sumber dokumenter: di instansi Pemkot terkait (DTK, Bappeda, dll).
2. Sumber lapangan: di lokasi/ wilayah penelitian yaitu koridor Jln. MH Thamrin, Semarang, penggal jalan antara Jln. Pemuda – Jln. Pandanaran, Semarang. Penelitian dilakukan pada spasial Dawasja (jalur pedestrian dan area parkir tepi jalan).

#### c. Cara Memperoleh Data

##### 1. Sumber lapangan

##### A. Teknik observasi/ pengamatan

Pengamatan dan pencatatan yang sistematis terhadap gejala-gejala yang diteliti. Pengamatan dibantu dengan alat perekam gambar (kamera) supaya mendapat data deskripsi yang rinci dan terpercaya. Selain itu digunakan pula salah satu teknik observasi adalah dengan Pemetaan Perilaku berdasarkan Ittelson (dalam Haryadi dan Setiawan, 1995:83), pemetaan perilaku akan mengikuti prosedur yang terdiri dari lima unsur dasar, yaitu:

1. sketsa dasar area/ seting yang akan diobservasi.
2. definisi yang jelas tentang bentuk-bentuk perilaku yang akan diamati, dihitung, dideskripsikan dan didiagramkan.

3. satu rencana waktu yang jelas pada saat kapan pengamatan akan dilakukan.
4. prosedur sistematis yang jelas harus diikuti selama observasi.
5. sistem *coding* yang efisien untuk lebih mengefisienkan pekerjaan selama observasi.

Terdapat dua cara untuk melakukan pemetaan perilaku, yaitu *Place Centered Mapping* dan *Person Centered Mapping*.

- ✓ *Place Centered Mapping* (Pemetaan Berdasarkan Tempat) (Haryadi dan Setiawan, 1995:83)

Berfungsi untuk mengetahui bagaimana manusia atau sekelompok manusia memanfaatkan, menggunakan atau mengakomodasikan perilakunya dalam suatu situasi waktu dan tempat tertentu. Langkah-langkahnya:

1. membuat sketsa dari tempat/ seting meliputi seluruh unsur fisik yang diperkirakan mempengaruhi perilaku pengguna ruang tersebut.
2. membuat daftar perilaku yang akan diamati serta menentukan simbol atau tanda sketsa atas setiap perilaku.
3. dalam satu kurun waktu tertentu, mencatat berbagai perilaku yang terjadi dalam tempat tersebut dengan menggambarkan simbol-simbol pada peta dasar yang telah disiapkan.

- ✓ *Person Centered Mapping* (Pemetaan Berdasarkan Pelaku) (Haryadi dan Setiawan, 1995:84)

Berfungsi untuk mengetahui pergerakan manusia pada suatu periode waktu tertentu dan berkaitan dengan beberapa tempat/ lokasi. Peneliti juga berhadapan dengan seseorang yang khusus diamati. Langkah-langkahnya:

1. memilih sampel person atau sekelompok manusia yang akan diamati perilakunya.
2. mengikuti pergerakan dan kativitas yang dilakukan oleh orang atau sekelompok orang yang kita amati tsb.
3. membuat sketsa-sketsa dan catatan-catatan pada suatu peta dasar yang sudah disiapkan.
4. pengamatan dapat dilakukan secara kontinyu atau hanya pada periode-periode tertentu.

Metode *Place Centered Mapping* bertujuan untuk memperoleh tempat-tempat spesifik yang menjadi prioritas utama untuk dijadikan obyek riset (Indrosaptono, 2003:4).

#### B. Angket Tertutup

Menurut Indrosaptono (2003:4-5) untuk memperoleh data persepsi responden/ subyek terhadap setting tsb menggunakan jenis angket tertutup yang didalamnya memuat pertanyaan-pertanyaan (ya-tidak, pilihan ganda, skala penilaian dan daftar checklist). Keuntungan dengan jenis angket tertutup adalah (1) mudah diolah, (2) responden tidak perlu menulis buah pikirannya, (3) pengisian waktunya singkat, (4) dapat menjangkau responden/ subyek yang relatif banyak, karena kemungkinan dikembalikan



sangat besar. Secara operasional data angket tertutup dapat dibedakan menjadi dua yaitu data diskrit dan data kontinum (data ordinal, data interval, data rasio).

Data diskrit adalah data yang hanya dapat dikelompokkan secara terpisah menjadi dua atau beberapa kelompok yang tidak ada hubungannya (ya – tidak). Data ordinal adalah data kontinum yang menunjuk pada tingkatan sesuatu (setuju – netral – tidak setuju). Data interval adalah data kontinum yang menunjukkan adanya jarak antar data dan di dalam data ini tidak dikenal adanya nilai 0 (nol). Sedangkan data rasio adalah data kontinum dimana antara data yang satu dengan yang lain dapat diperbandingkan, dalam data ini dikenal adanya nol mutlak.

## **2. Sumber dokumenter**

Mencari dan mengumpulkan data-data yang berkait dan mendukung kelengkapan isi penelitian.

### **Waktu penelitian**

Pada waktu hari kerja (Senin – Jum'at/ Sabtu) dan hari libur (Minggu):

- Pagi, pk. 08.00 – 10.00
- Siang, pk. 11.00 – 13.00
- Sore, pk. 15.00 – 17.00

### **Dasar pertimbangan:**

Pk. 08.00 – 10.00 : asumsi para karyawan/ -wati masuk kantor/ masuk kerja, toko dan rumah makan/ resto mulai buka, PKL jok kendaraan, PKL makanan-minuman, dll mulai buka.

Pk. 11.00 – 13.00 : asumsi para karyawan/ -wati istirahat/ makan siang, toko dan rumah makan/ resto buka, PKL jok kendaraan, PKL makanan-minuman, dll masih buka.

Pk. 15.00 – 17.00 : asumsi para karyawan/ -wati pulang kantor/ pulang kerja, PKL jok kendaraan, PKL penjual makanan/ jajanan, dll serta beberapa pertokoan masih banyak yang buka.

### **3.6. Wilayah Penelitian**

Batasan wilayah penelitian adalah koridor Jln. MH Thamrin, Semarang, penggal jalan antara Jln. Pemuda – Jln. Pandanaran, Semarang. Penelitian dilakukan pada ruang Dawasja (jalur pedestrian dan area parkir tepi jalan).

### **3.7. Alat Penelitian**

Alat penelitian yang digunakan untuk menggali dan mengumpulkan data, yaitu:

- Peta Jln. M.H. Thamrin, Semarang dan kawasan di sekitarnya.
- Peta Dawasja di koridor Jalan M.H. Thamrin, Semarang (jalur pedestrian dan area parkir tepi jalan).
- Angket tertutup.
- Alat perekam gambar, berupa alat potret untuk merekam data lapangan.
- Kertas dan alat gambar untuk membuat sketsa.

### **3.8. Analisis Data**

- Analisis data dengan teknik statistik deskriptif (Indrosaptono, 2003: 6-7) merupakan statistik yang bertugas “mendeskripsikan” atau “memaparkan”

gejala hasil penelitian. Statistik deskriptif sifatnya sangat sederhana dan tidak pula menggeneralisasikan hasil penelitian. Statistik sederhana dapat dibedakan menurut banyaknya variabel yang dianalisis. Menurut banyaknya variabel yang dianalisis tsb secara umum dapat dibedakan, yaitu:

- Analisis data satu variabel disebut analisis univariant.
- Analisis data dua variabel disebut analisis bivariant.
- Analisis data lebih dari dua variabel atau dikenal dengan analisis data banyak variabel disebut analisis multivariant.

Jika data yang diperoleh berupa data diskrit/ nominal/ ordinal, penyajian data yang dapat dilakukan adalah mencari frekuensi mutlak, frekuensi relatif (mencari prosentase) serta mencari ukuran tendensi sentralnya yaitu mode, median dan mean (melalui Distribusi Frekuensi).

#### □ Analisis Korelasi dan Regresi Berganda

Analisis Korelasi bertujuan untuk mempelajari apakah ada hubungan antara dua variabel atau lebih (untuk data ordinal/ nominal (pada kuesioner) digunakan korelasi Spearman dan Kendall), sedangkan Analisis Regresi bertujuan untuk memprediksi seberapa jauh pengaruh tersebut. Lebih khusus Analisis Regresi Berganda digunakan untuk memprediksi besar variabel dependen dengan menggunakan data variabel independen (yang berjumlah lebih dari satu variabel independen) yang sudah diketahui besarnya (Santoso, 2002: 145 dan 163). Umumnya Analisis Regresi digunakan untuk mendapatkan gambaran tentang urutan maupun peringkat prioritas dari berbagai variabel yang ada. Selain itu juga untuk mengukur kedekatan

variabel dependen yang ada terhadap variabel independen. Teknik ini digunakan terutama untuk menganalisis variabel kontinu (variabel interval dan rasio).

Pada dasarnya, tahapan penyusunan model Regresi Berganda meliputi (Santoso, 2002: 163):

- Menentukan mana variabel independen (dalam penelitian ini yaitu sirkulasi-parkir dan activity support) dan mana variabel dependen (ruang Dawasja).
- Menentukan metode pembuatan model regresi (dalam penelitian ini digunakan metode Enter).
- Menguji asumsi-asumsi pada regresi berganda seperti uji Normalitas, Heteroskedastisitas, Multikolinieritas, Autokorelasi.
- Menguji signifikansi model (uji t, uji F).
- Interpretasi Model Regresi Berganda.

### **3.9. Pembahasan Hasil Uji Statistik**

Setelah hasil uji statistik diperoleh riset tidak berhenti melainkan perlu pembahasan lebih lanjut untuk dapat memberikan pemahaman/ gambaran secara jelas hasil riset yang hendak dicapai dalam kaitan persepsi responden/ subyek terhadap seting/ tempat spesifik tsb. Diperlukan kemampuan peneliti dengan menggunakan rasio atau empiri logik untuk dapat mencari makna suatu tempat dengan apa yang dipersepsikan oleh responden tsb (Indrosaptono, 2003: 7).

## **BAB IV**

### **HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN**

#### **4.1. Deskripsi Wilayah Penelitian**

##### **4.1.1. Perkembangan Kota Semarang**

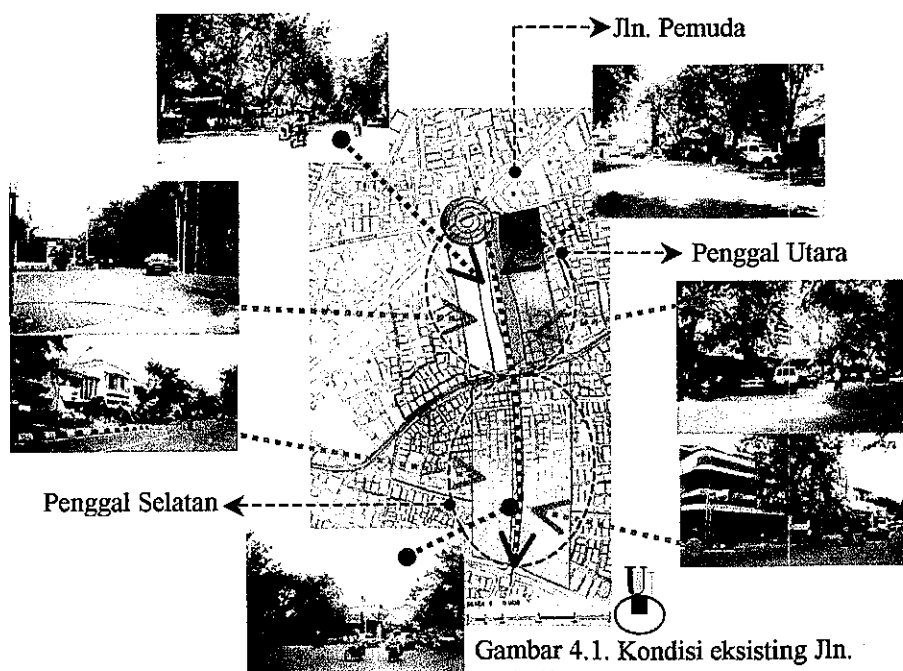
Dalam sejarah perkembangannya, pasca pemerintah Belanda di Indonesia, beberapa perubahan terjadi di kota Semarang. Perkembangan tersebut ikut mendorong terwujudnya pusat kegiatan kota Semarang yang menjadi kutub-kutub perekonomian (pusat-pusat aktivitas) seperti Kawasan Johar, Pasar Swalayan Sri Ratu Pemuda, Stasiun Poncol, Kawasan Simpang Lima dan Pasar Bulu yang juga mempengaruhi perkembangan kegiatan jalan-jalan penghubungnya, yaitu Johar – Pasar Swalayan Sri Ratu Pemuda – Pasar Bulu terhubung oleh Jln. Pemuda, Stasiun Poncol – Jln. Pemuda terhubung oleh Jln. Tanjung, Pasar Swalayan Sri Ratu Pemuda – Simpang Lima terhubung oleh Jln. Gajah Mada dan Simpang Lima – Pasar Bulu terhubung oleh Jln. Pandanaran.

Akumulasi mobilisasi terbesar terjadi di Jln. Pemuda. *Nodes* Jln. Pemuda yang merupakan titik pertemuan Jln. Pemuda, Jln. Tanjung, Jln. Depok dan Jln. Pierre Tendean menjadi pusat distribusi mobilisasi dan Jln MH. Thamrin pun menjadi salah satu jalur alternatif menuju pusat-pusat aktivitas tersebut yang juga mendorong perkembangannya.

#### 4.1.2. Koridor Jalan M.H. Thamrin

Koridor jalan M.H. Thamrin membentuk ruang terbuka yang linier (memanjang). Koridor ini menghubungkan koridor Jalan Pandanaran dengan koridor Jalan Pemuda. Jalan MH. Thamrin terbagi menjadi dua penggal jalan, yaitu penggal Utara Jln. Pemuda – Jln. Inspeksi dan penggal Selatan Jln. Inspeksi – Jln. Pandanaran dan masing-masing terbagi lagi atas sisi Timur dan Barat, sehingga ada 4 segmen (segmen Utara-Timur, Utara-Barat, Selatan-Timur dan Selatan-Barat). Keempat segmen jalan tsb memiliki kondisi eksisting yang sangat berbeda.

Ruang publik Dawasja di Jln. M.H. Thamrin memiliki komponen-komponen antara lain jalur jalan lalu lintas, area parkir tepi jalan, pepohonan peneduh tepi jalan, jalur pejalan kaki/ jalur pedestrian berpaving yang dilengkapi dengan *street furniture* (telepon umum, tong-tong sampah, graphic design (*traffic sign*, *commercial sign*), lampu-lampu jalan, dll), ruang antara pagar pembatas halaman bangunan (GSP) hingga Garis Sempadan Bangunan (GSB)/ ruang transisi.



Gambar 4.1. Kondisi eksisting Jln. MH. Thamrin, Semarang.

- Jalur jalan lalu lintas

Jalur jalan lalu lintas beraspal memiliki lebar  $\pm 11$  M, lalu lintas dua arah (dahulu dalam sejarahnya, Jln. MH. Thamrin merupakan jalan satu arah dari arah Jln. Pemuda menuju Jln. Pandanaran) dengan pemisah berupa marka jalan dan median jalan di ujung-ujung penggal jalan dan saluran drainage di kiri dan kanan di bawah jalur pedestrian/ jalur pejalan kaki. Makin dekat dengan *nodes* Jln. Pemuda yang langsung mengakses ke Jln. MH. Thamrin, jalan makin lebar. *Nodes* menjadi pertemuan Jln. MH. Thamrin, Jln. Pemuda, Jln. Tanjung, Jln. Depok dan Jln. Pierre Tendean. Terdapat beberapa moda transportasi yaitu kendaraan bermotor pribadi, becak, bus kota dan angkot (mikrolet). Mobilisasi (sirkulasi dan parkir) moda transportasi pribadi maupun umum terbanyak berasal dari Jln. Pemuda, sedangkan becak dapat ditemui hampir di sepanjang koridor jalan terutama di mulut-mulut gang/ perkampungan. Kepadatan/ kerawanan sirkulasi lalu lintas biasanya terjadi di persimpangan-persimpangan jalan yang tidak dilengkapi dengan *traffic light*. Jalan M.H. Thamrin memiliki cabang-cabang jalan besar maupun kecil (perkampungan dibelakangnya) dan dilewati oleh Kali Semarang yang merupakan *setting* spesifik.

- Area parkir

- **Area parkir tepi jalan** berada di kedua sisi (timur dan barat) sepanjang Jln. MH. Thamrin, masing-masing lebar  $\pm 2.5$  M. Pepohonan peneduh tumbuh di tepi jalan (pada area parkir). Pepohonan tidak hanya digunakan sebagai peneduh tapi juga sebagai media memasang papan nama PKL dan

menggantung perkakasnya. Area parkir tepi jalan di penggal Utara (terutama sisi Timur) penggunaannya paling padat karena tidak hanya digunakan oleh pemakai kendaraan bermotor tapi juga sektor informal (PKL) sebagai pelebaran tempatnya bekerja. Akibat kepentingan yang berbeda terjadi konflik keruangan, perebutan area parkir antara sektor informal dan sektor formal.

- **Ruang Transisi (area parkir antara GSP\* dan GSB\*)** yang disediakan bagi pelanggan sektor formal dengan luasan yang bervariasi. Namun area parkir ini praktis jarang digunakan oleh pemakai kendaraan bermotor karena selain mendapat kesulitan untuk mencapai ke area tersebut juga karena area parkir tepi jalan dianggap paling mudah untuk dijangkau dari jalur lalu lintas dan cukup dekat dengan tempat yang dituju. Sehingga ruang transisi yang semula diperuntukkan sebagai ruang parkir pelanggan, lebih efektif digunakan untuk meletakkan barang dagangan (etalase), tempat bongkar muat bahkan tempat bekerja.

Keterangan:

\* GSP = Garis Sempadan Pagar

\* GSB = Garis Sempadan Bangunan

#### ▪ Jalur pejalan kaki/ Jalur Pedestrian

Kondisi fisik jalur pedestrian bagian timur lebarnya  $\pm 1.8$  M dan di barat  $\pm 2$  M dengan tinggi  $\pm 45$  cm. Keberadaan jalur pedestrian tidak merata bahkan peil lantai bangunan lebih rendah daripada peil jalur pedestrian. Jalur pedestrian ini dilengkapi dengan *street furniture* (telepon umum, tong-tong sampah, graphic design (*traffic sign, commercial sign*), lampu-lampu jalan



(berupa lampu merkuri dengan terang cahaya kuning dan hanya di jalur pedestrian bagian barat) dan tiang-tiang listrik, tanpa jalur tanaman. Pepohonan peneduh tumbuh di tepi jalan (pada area parkir). Sebagian besar jalur pedestrian dan *street furniture* saat ini dalam kondisi rusak dan kondisi fisiknya kurang memenuhi syarat kenyamanan untuk digunakan bagi pejalan kaki, karena tidak digunakan oleh pejalan kaki (jumlah pejalan kaki pun sedikit), lama kelamaan jalur pedestrian dimanfaatkan oleh PKL sebagai tempatnya bekerja atau untuk memajang pekakasnya. Bahkan dasaran/ gerobak kerjanya ditinggalkan begitu saja di jalur pedestrian usai bekerja. Jalur pedestrian juga dimanfaatkan oleh sektor formal sebagai etalase atau diubah menjadi *ramp* dengan harapan agar tidak ada PKL didepan teritorinya. Jenis PKL yang ada umumnya adalah PKL jok kendaraan dan PKL penjual makanan-minuman. Sektor informal (PKL) terlihat paling padat berada di dekat kawasan sektor formal perdagangan/ komersial (ruko/ rumah makan/ toko, dll) dan jasa (perkantoran). Mereka menganggap jalur pedestrian sebagai wadah usaha yang strategis dengan sewa murah. Dipandang dari sistem regulasi, fenomena ini muncul berawal dari kerancuan SK Walikota dengan pelaksanaan di lapangan oleh UPD PPKL (Unit Pelaksana Daerah Pengelola Pedagang Kaki Lima) tentang legalitas lokasi PKL. Jalur pedestrian yang memiliki kekuatan tempat strategis terkadang diperjualbelikan antar sesama PKL (melalui *deal* harga).

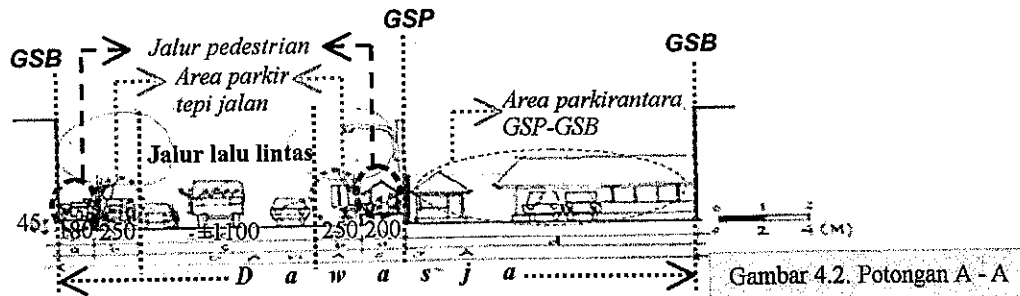
- Pagar pembatas halaman

Bangunan-bangunan rumah tinggal dan beberapa bangunan komersial/ jasa dilengkapi dengan pagar pembatas halaman yang relatif tinggi dengan material masif/ transparan yang juga berfungsi sebagai pengaman. Namun ada pula beberapa bangunan tanpa pagar halaman, bangunan berbatasan langsung dengan jalur pedestrian (terutama bangunan-bangunan perdagangan/ komersial dan jasa di segmen Utara-Timur).

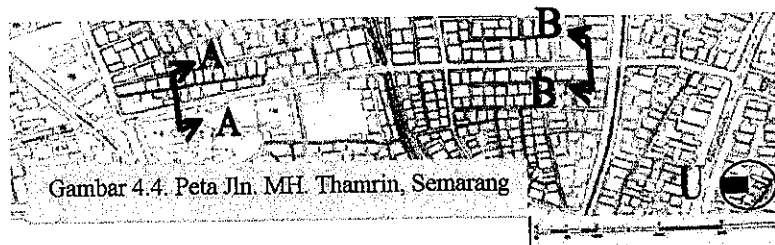
- Jenis Bangunan

Terdiri dari jenis bangunan komersial (toko, ruko, dealer sepeda motor, rumah makan/ warung)  $\pm 56\%$ , jenis jasa (foto kopi, kantor/ rukan, tempat kursus, salon, wartel, bengkel, apotek)  $\pm 22\%$  dan jenis rumah tinggal  $\pm 22\%$ . Tinggi bangunan 1-3 lantai. Untuk bangunan pemukiman umumnya memiliki derajat ketertutupan tinggi.

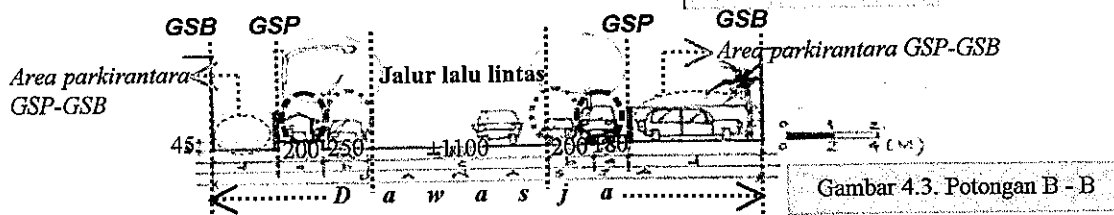
#### 4.1.3. Karakter Penggal – Penggal Jalan MH. Thamrin



Gambar 4.2. Potongan A - A



Gambar 4.4. Peta Jln. MH. Thamrin, Semarang



Gambar 4.3. Potongan B - B

#### ■ Karakter Penggal Utara (Penggal Jln. Pemuda – Jln. Inspeksi)

Pada penggal Utara, makin mendekati nodes Jln. Pemuda terutama pada bagian timur merupakan zona perdagangan sektor formal yang kuat, keberadaannya diikuti oleh pertumbuhan sektor informal (PKL jok kendaraan) yang menggunakan jalur pedestrian bahkan area parkir sebagai “showroom” dan “workshop”nya. Namun hal itu sering menimbulkan konflik keruangan antara sektor formal dan informal dan makin padatnya akumulasi penggunaan area parkir tepi jalan. Sedangkan ruang transisi cenderung praktis jarang digunakan oleh pemakai kendaraan bermotor karena kesulitan untuk mencapai ke area tsb.

Di bagian barat merupakan zona eksklusif perkantoran yang bila ditinjau dari sejarah Jln. MH. Thamrin dahulu arus mobilisasi hanya satu arah dari Jln. Pemuda ke Jln. Pandanaran (dari Utara ke Selatan). Namun dalam perkembangannya, arus mobilisasi menjadi dua arah, saat ini di bagian barat pun dipadati sektor informal yang lebih beragam. Meski jalur pedestrian dan area parkir juga dikuasai sektor informal, namun tidak terjadi penumpukan parkir kendaraan bermotor yang berlebihan seperti di bagian timur karena ruang transisi bangunan perkantoran tetap dapat dimanfaatkan secara maksimal.

- **Area Parkir Tepi Jalan**

**Di bagian timur:**

Area parkir tepi jalan juga digunakan oleh para PKL jok kendaraan sebagai “workshop” tempatnya bekerja ditambah sirkulasi-parkir kendaraan bermotor dalam jumlah terpadat dari seluruh segmen, maka terjadi penumpukan jumlah kendaraan bermotor yang menggunakan area parkir tepi jalan, baik yang berkepentingan dengan sektor formal maupun dengan sektor informal. Apalagi bangunan-bangunan perdagangan yang mendominasi berbatasan langsung dengan jalur pedestrian (tidak memiliki ruang transisi). Bentuk penggunaan area parkir di sisi ini lebih dinamis dan variatif dibandingkan di sisi Barat.

**Di bagian barat:**

Meski jalur pedestrian dan area parkir tepi jalan juga dikuasai sektor informal (terpadat dari seluruh segmen), namun tidak terjadi penumpukan

parkir kendaraan bermotor yang berlebihan seperti di bagian timur karena ruang transisi bangunan perkantoran cukup luas dan tetap dapat dimanfaatkan. Area parkir di sisi Barat ini lebih banyak ditemukan *physical traces* seperti pasak-pasak tanam, besi-besi penggantung/ pengait yang ditanam ke batang-batang pohon serta tiang-tiang konstruksi dasaran tenda PKL yang dicor di atas aspal, dll.

▪ Jalur Pedestrian

**Di bagian timur:**

- Kondisi fisik: lebar  $\pm 1.8$  M, tinggi  $\pm 45$  cm, terdapat *street furniture* seperti penutup jalur pedestrian dari paving, tong-tong sampah dari seng, *traffic signage*, telepon umum dan tiang-tiang listrik di titik-titik tertentu. Pepohonan peneduh tumbuh di tepi jalan. Ada beberapa bagian jalur pedestrian yang terawat bahkan diplester ulang untuk dijadikan etalase (terutama oleh dealer-dealer sepeda motor). Ada pula beberapa pertokoan yang mengubah jalur pedestrian menjadi ramp dengan maksud dengan tidak adanya jalur pedestrian diharapkan tidak muncul PKL didepannya.
- Kondisi spasial: pemakai kendaraan bermotor paling banyak terakumulasi di bagian timur. Makin mendekati *nodes* Jln. Pemuda makin padat oleh sektor informal (PKL jok kendaraan) yang memanfaatkan jalur pedestrian sepenuhnya bahkan ada yang meluas hingga ke area parkir (bahu jalan). Area parkir bagi PKL jok kendaraan menjadi *space* yang vital, karena jalur pedestrian sebagai “showroom”

tempat memajang perabot/ perkakas kerjanya dan area parkir sebagai “workshop” tempat bongkar-pasang. Selain itu pelanggan juga selalu mencari akses terdekat dengan PKL yang dituju. PKL-PKL tsb masing-masing sudah menata diri memiliki teritorialnya masing-masing, dengan penanda (semacam papan nama) yang terpasang di batang-batang pohon, selain juga perkakas/ perabot yang menjadi tanda fisik. Jalur pedestrian terkadang juga dijadikan area parkir bagi kendaraan bermotor roda 2.

**Di bagian barat:**

- Kondisi fisik: lebar  $\pm 2$  M, tinggi  $\pm 45$  cm, terdapat *street furniture* seperti penutup lalu pedestrian dari paving, tong-tong sampah dari seng, *traffic signage*, telepon umum, dan lampu-lampu penerangan jalan di titik-titik tertentu. Pepohonan peneduh tumbuh di tepi jalan. Ada beberapa *street furniture* yang telah rusak seperti paving yang lepas, tong sampah yang berlubang dasarnya, telepon umum yang tidak berfungsi dan lampu penerangan jalan tanpa armatur/ pecah.
- Kondisi spasial: dalam perkembangan arah lalu lintas Jln. MH. Thamrin menjadi dua arah, mempengaruhi keberadaan sektor informal (PKL) di bagian barat. Makin mendekati nodes Jln. Pemuda makin ramai oleh PKL (PKL penjual makanan, PKL jok kendaraan, PKL ahli kunci dan stempel) yang memanfaatkan jalur pedestrian. Ada perbedaan yang jelas terlihat yaitu PKL makanan, ahli kunci dan pembuat stempel hanya memakai jalur pedestrian sepenuhnya sedangkan PKL jok kendaraan meluas hingga area parkir sebagai teritori dan tempatnya bekerja. PKL-

PKL tsb masing-masing sudah menata diri memiliki teritorialnya masing-masing. Hal ini terlihat dengan adanya penanda (semacam papan nama) yang terpasang di batang-batang pohon, selain juga perkakas/ perabot yang menjadi tanda fisik. Sehingga pepohonan tidak hanya berfungsi sebagai “atap” tapi juga media promosi.

- **Jenis Bangunan**

**Di bagian timur:**

Jenis bangunan terdiri dari  $\pm 61\%$  jenis bangunan komersial (toko, ruko, dealer sepeda motor, rumah makan/ warung makan),  $\pm 24\%$  jenis jasa (foto kopi, tempat kursus, salon, kantor/ rukan, wartel) dan  $\pm 15\%$  jenis rumah tinggal. Umumnya bangunan perdagangan/ komersial dan jasa karakter bangunannya lebih terbuka, beratap dak beton, berlantai 2-3 dan biasanya langsung berbatasan dengan jalur pedestrian. Sedangkan rumah tinggal umumnya lebih tertutup, berarsitektur vernakular, tinggi bangunan 1-2 lantai. Antara jalur pedestrian dengan halaman rumah/ kantor dibatasi oleh pagar yang makin memperkuat teritori dan privasi.

**Di bagian barat:**

Sebagian besar merupakan zona eksklusif perkantoran yang memiliki ruang transisi yang difungsikan sebagai area parkir karyawan dan tamu. Derajat ketertutupan tinggi, dengan adanya pagar pembatas yang mengelilingi bangunan.

- **Karakter Penggal Selatan (Penggal Jln. Inspeksi – Jln. Pandanaran)**

Pada penggal Selatan, jarang ditemukan sektor informal maupun penggunaan parkir tepi jalan yang padat. Di bagian Selatan merupakan zona perdagangan/ komersial, jasa dan rumah tinggal.

- Area Parkir Tepi Jalan

**Di bagian timur:**

Tidak terjadi kepadatan yang berlebihan baik di area parkir tepi jalan maupun di ruang transisi. Pada segmen ini tingkat kepadatan kendaraan bermotor tertinggi ke dua setelah segmen Utara-Timur. Bila terlihat terjadi kepadatan tinggi penggunaan ruang transisi hingga meluas ke area parkir tepi jalan seperti yang sering terjadi di Rumah Makan Nglaras Roso, hal itu hanya terjadi pada saat-saat tertentu.

**Di bagian barat:**

Begitu pula di bagian barat juga mirip seperti kondisi penggunaan area parkir di bagian timur, tidak terjadi kepadatan tinggi baik di area parkir tepi jalan maupun di ruang transisi.

- Jalur Pedestrian

**Di bagian timur:**

- Kondisi fisik: lebar  $\pm 1.8$  M, tinggi  $\pm 45$  cm, terdapat *street furniture* seperti penutup jalur pedestrian dari paving, tong-tong sampah dari seng, *traffic signage*, telepon umum dan tiang-tiang listrik di titik-titik tertentu. Pepohonan peneduh tumbuh di tepi jalan. Ada pula beberapa pertokoan yang mengubah jalur pedestrian menjadi ramp dengan maksud dengan tidak adanya jalur pedestrian diharapkan tidak muncul PKL didepannya.



- Kondisi spasial: tidak banyak jumlah sektor informal (PKL) maupun pejalan kaki di penggal jalan ini.

**Di bagian barat:**

- Kondisi fisik: lebar  $\pm 2$  M, tinggi  $\pm 45$  cm, terdapat *street furniture* seperti penutup jalu pedestrian dari paving, tong-tong sampah dari seng, *traffic signage*, telepon umum, kotak pos dan lampu-lampu penerangan jalan di titik-titik tertentu. Pepohonan peneduh tumbuh di tepi jalan. Tinggi jalur pedestrian 45 cm menjadi tempat yang nyaman untuk duduk-duduk apalagi bila teduh. Ditemukan tangga didepan toko untuk memudahkan pencapaian. Kondisi *street furniture* ada beberapa yang sudah rusak karena kurangnya pemeliharaan, kecuali kotak pos yang masih baru. Seperti paving yang lepas, tong sampah yang berlubang dasarnya, telepon umum yang tidak berfungsi dan lampu penerangan jalan tanpa armatur/ pecah. Ada beberapa bagian jalur pedestrian yang terawat bahkan diplester ulang untuk dijadikan etalase (dealer-dealer sepeda motor dan toko).
  - Kondisi spasial: seperti halnya di bagian timur di penggal ini juga tidak banyak jumlah PKL apalagi pejalan kaki. PKL yang ada yaitu PKL penjual makanan dan PKL jok kendaraan yang memanfaatkan jalur pedestrian sepenuhnya.
- **Jenis Bangunan**
- Terdiri dari jenis bangunan komersial (toko/ ruko, dealer sepeda motor, rumah makan/ warung)  $\pm 52\%$ , jenis jasa (foto kopi, tempat kursus, salon,

kantor/ rukan, wartel, bengkel, apotek)  $\pm 21\%$  dan jenis rumah tinggal  $\pm 27\%$ . Tinggi bangunan bervariasi 1-3 lantai. Bangunan rumah tinggal umumnya tertutup dan berarsitektur vernakular. Umumnya bangunan memiliki gerbang dan pagar pembatas antar bangunan.

## 4.2. Data dan Analisis Data

### 4.2.1. Ruang Dawasja

#### □ Data Fisik

Pada setiap segmen, lingkup penelitian ruang Dawasja adalah jalur pedestrian dan area parkir tepi jalan. Berikut disampaikan data fisik yang terkait dengan ruang Dawasja.

Tabel 4.1. Dimensi fisik ruang Dawasja

Ruang Dawasja	Utara-Timur				Utara-Barat				Selatan-Timur				Selatan-Barat			
	lebar	panjang	tinggi	luas	lebar	panjang	tinggi	luas	lebar	panjang	tinggi	luas	lebar	panjang	tinggi	luas
	(M)			(M <sup>2</sup> )	(M)			(M <sup>2</sup> )	(M)			(M <sup>2</sup> )	(M)			(M <sup>2</sup> )
Jalur pedestrian	1.8	450	0.45	810	2	435	0.45	870	1.8	520	0.45	936	2	540	0.45	1080
Area parkir tepi jalan	2.5	450	-	1125	2.5	435	-	1088	2.5	520	-	1300	2.5	540	-	1350

Berdasarkan tabel 4.1 di atas, diketahui bahwa jalur pedestrian pada sisi Barat (2M) lebih lebar daripada pada sisi Timur (1.8 M), sedangkan lebar marka jalan yang digunakan untuk area parkir tepi jalan pada kedua sisi adalah 2.5M. Bila dilihat dari panjang ruang Dawasja, penggal Utara relatif lebih pendek (hanya mencapai  $\pm 400$  meter) dibandingkan penggal Selatan (mencapai  $\pm 500$  meter).

Tabel 4.2. Jumlah street furniture pada ruang Dawasja

Jenis street furniture	Jumlah pada Utara-Timur	Jumlah pada Utara-Barat	Jumlah pada Selatan-Timur	Jumlah pada Selatan-Barat	Jumlah keseluruhan
1. Pepohonan	40	72	53	41	206
2. Tempat sampah	5	11	11	11	38
3. Tiang lampu dan tiang listrik	-	7	-	11	18
4. Tiang listrik tanpa lampu	7	-	6	-	13
5. Tiang telepon	13	5	14	14	46
6. Gardu telepon	2	-	-	2	4

Berdasarkan tabel 4.2 di atas, diketahui bahwa jumlah jenis street furniture lebih lengkap berada pada segmen Utara-Timur dan Selatan-Barat. Jumlah pepohonan terbanyak berada pada segmen Utara-Barat  $\pm 35\%$  dari jumlah keseluruhan, sehingga segmen ini dapat dikatakan paling teduh. Untuk jumlah tempat sampah paling sedikit ( $\pm 13\%$  dari jumlah keseluruhan) berada pada segmen Utara-Timur. Lampu penerangan jalan hanya ada di sisi Barat sedangkan di sisi Timur hanya ada tiang-tiang listrik tanpa lampu. Pot-pot tanaman sebagai salah satu jenis street furniture sengaja di letakkan di tengah-tengah jalur pedestrian, di ujung selatan Jln. MH. Thamrin (segmen Selatan-Barat, dekat Gelael/ KFC), ujung utara (segmen Utara-Timur, depan ruko BPPN dan segmen Utara-Barat, depan Gedung Wanita PT. Pertamina), dengan maksud agar PKL tidak menempati ruang tsb. Secara umum kondisi street furniture pada segmen Utara-Timur banyak yang telah rusak, kotor dan marka jalan pada area parkir tepi jalan pun hilang. Pada segmen Utara-Barat, street furniture juga rusak tak terawat, kotor dan marka jalan kurang jelas/ kurang dapat dilihat. Pada Selatan-Timur, street furniture masih ber kondisi baik, cukup bersih dan marka jalan pun masih jelas terlihat. Sedangkan pada

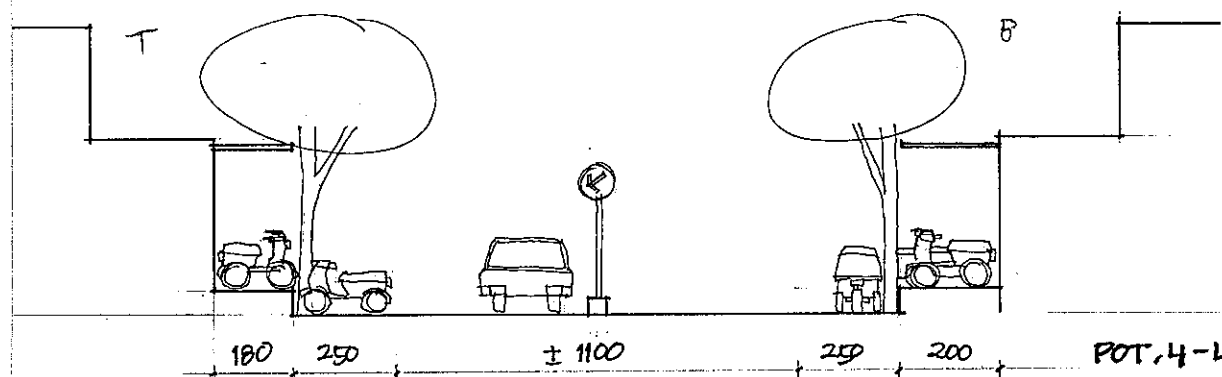
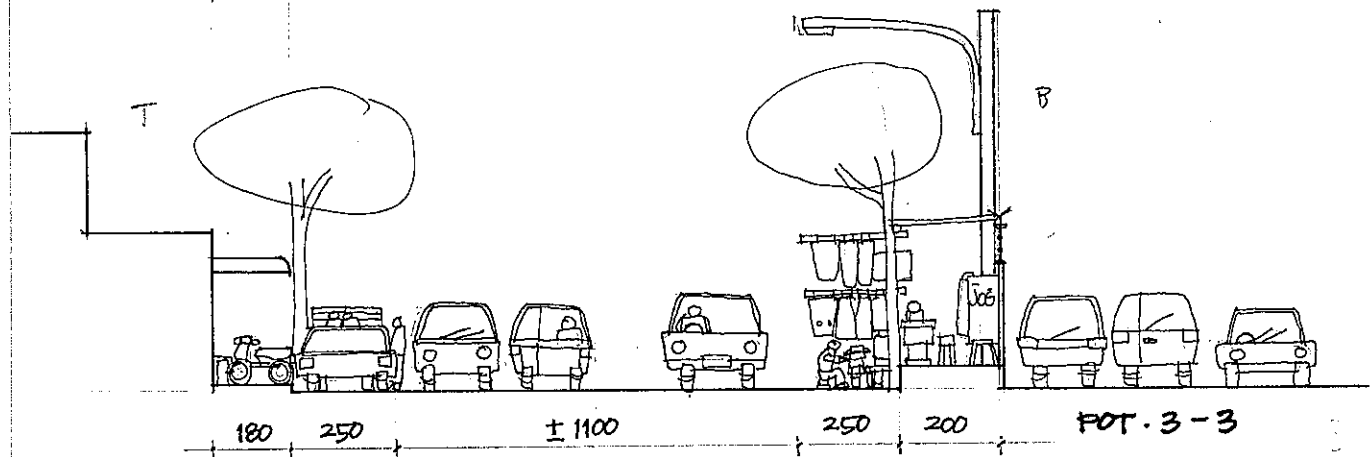
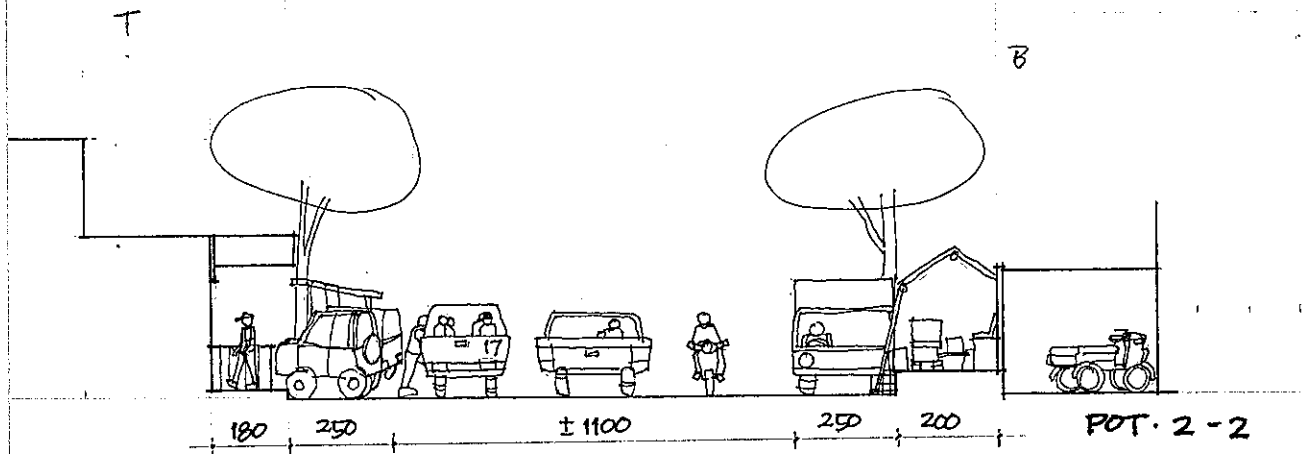
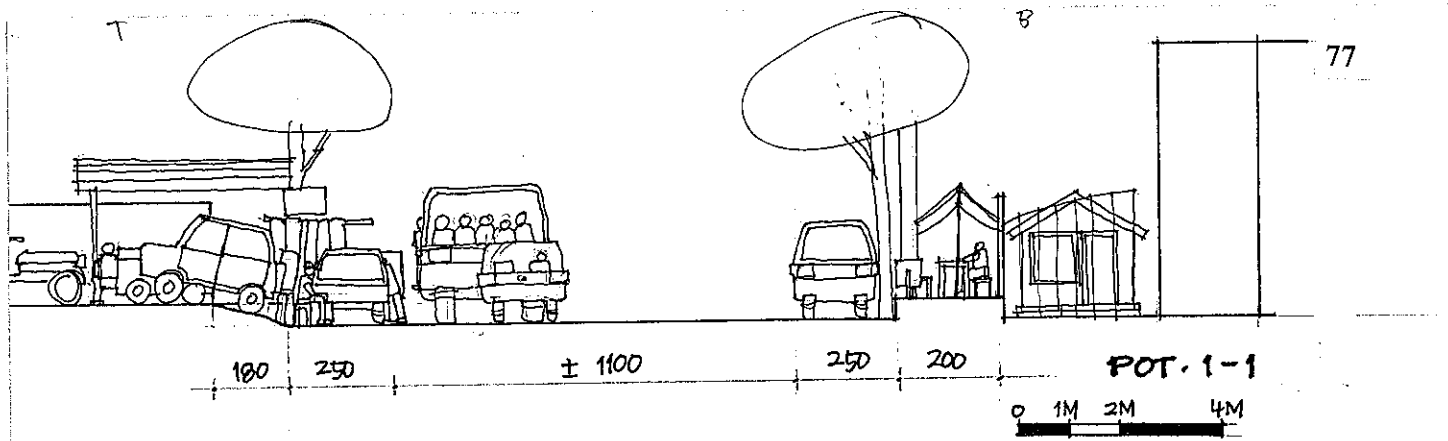
Selatan-Barat, street furniture juga berkondisi baik, lengkap, namun agak kotor dan marka jalan juga masih jelas terlihat. Untuk perletakkan street furniture dan kondisi Jln. MH. Thamrin, dapat dilihat pada gambar 4.5 sampai 4.7.

Tabel 4.3. Jumlah *physical traces* pada ruang Dawasja

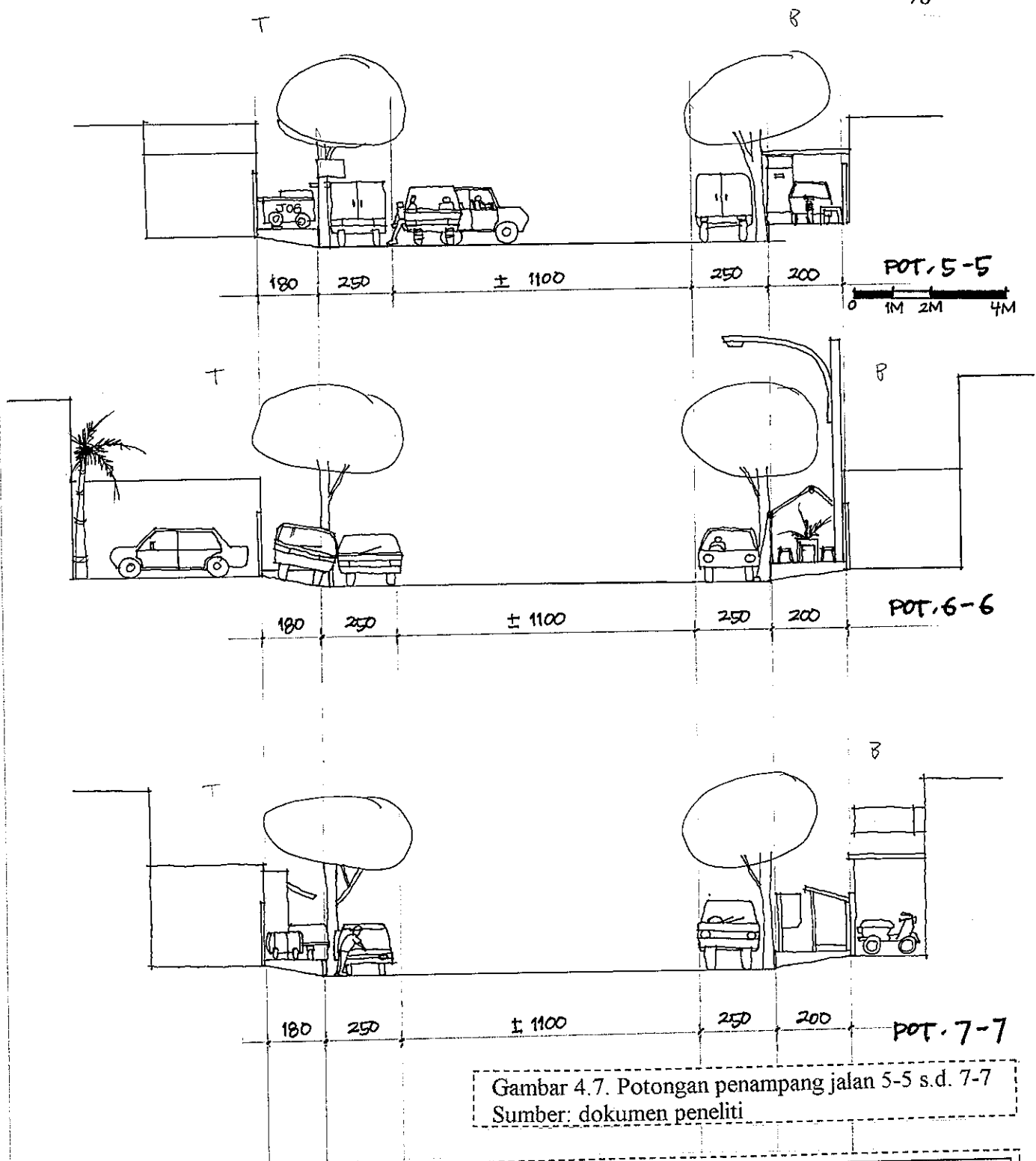
	Segmen	Utara-Timur	Utara-Barat	Selatan-Timur	Selatan-Barat
area parkir tepi jalan	1 pasak tanam	○	○		○
	2 undakan/ ramp buatan	○	○	○	○
	3 paku di batang pohon	○	○	○	○
	4 reklame pohon	○	○	○	○
	5 perkerasan baru	○			○
	6 juluran balok kayu/ bambu	○	○	○	
		30%	25%	20%	25%
jalur pedestrian	7 kolom kayu/ bambu	○	○	○	○
	8 gerobak/ tenda/ perabot	○	○	○	○
	9 rusaknya street furniture	○	○	○	○
	10 pelebaran dimensi trotoar		○		
	11 bekas semprotan cat	○			
	12 bekas minyak/ sisa makanan		○		○
		25%	31%	19%	25%

Dari tabel 4.3 di atas terlihat adanya indikasi bahwa area parkir tepi jalan pada segmen Utara-Timur (30%) dan Selatan-Timur (20%) lebih sering digunakan dibandingkan di jalur pedestrian (masing-masing 25% dan 19%). Pada segmen Utara-Barat penggunaan jalur pedestrian lebih sering digunakan (31%) dibandingkan pada area parkir tepi jalan (25%). Sedangkan pada segmen Selatan-Barat memiliki kecenderungan sama besar masing-masing 25%.

Jenis *physical traces* sebesar 83.3% mengindikasikan karena penggunaan ruang Dawasja oleh fungsi activity support (sektor informal). Untuk visualisasi jenis *physical traces* yang ditemukan, dapat melihat gambar 4.8.

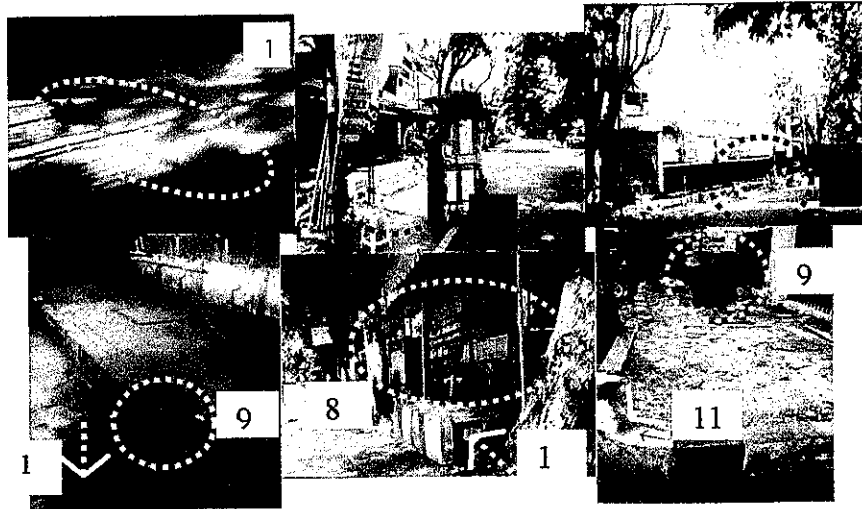


Gambar 4.6. Potongan penampang jalan 1-1 s.d. 4-4  
Sumber: dokumen peneliti



Gambar 4.7. Potongan penampang jalan 5-5 s.d. 7-7  
Sumber: dokumen peneliti

Keterangan gambar: Serial vista potongan penampang Jln. MH. Thamrin. Semarang dari Utara ke Selatan. Secara keseluruhan segmen terlihat penggunaan ruang Dawasja (jalur pedestrian dan area parkir tepi jalan) oleh kendaraan bermotor dan activity support (PKL). Namun terlihat perbedaan (lihat pot. 1-1 s.d. 4-4) bahwa pada area parkir tepi jalan sisi Timur lebih banyak digunakan oleh sirkulasi-parkir baik untuk parkir, bongkar muat barang, naik-turun penumpang kendaraan umum dengan aktivitas ikutannya seperti duduk-duduk/ berdiri menunggu atau berbincang-bincang, dsb. Sedangkan pada sisi Barat lebih banyak digunakan oleh activity support (sektor informal) yang tidak hanya menggunakan area parkir tepi jalan tapi juga jalur pedestrian, baik untuk bekerja maupun aktivitas ikutannya seperti makan/ minum, duduk-duduk sambil berbincang-bincang, tidur, bermain kartu/ catur, dsb. Pada segmen Selatan-Timur (lihat pot. 5-5 s.d. 7-7) ruang Dawasja lebih banyak digunakan oleh fungsi sirkulasi-parkir maupun activity support (PKL) dibandingkan pada segmen Selatan-Barat.



Gambar 4.8. Visualisasi physical traces di ruang Dawasja  
Sumber: dokumen peneliti

#### □ Data Non Fisik

Terkait dengan *fungsi ruang* adalah aktivitas-aktivitas yang terjadi di ruang Dawasja yang mengindikasikan adanya perubahan fungsi ruang Dawasja akibat pengaruh dari sirkulasi-parkir dan activity support.

Tabel 4.4. Aktivitas (fungsi) ruang Dawasja

rg. da- wasja	jenis aktivitas	utara-timur			utara-barat			selatan-timur			selatan-barat		
		ada/ tdk	per. o/ SP	per. o/ AS	ada/ tdk	per. o/ SP	per. o/ AS	ada/ tdk	per. o/ SP	per. o/ AS	ada/ tdk	per. o/ SP	per. o/ AS
jalur pedes- trian	1. Parkir roda 2/4	v	v	v	v	v	-	v	v	v	v	v	-
	2. Bengkel PKL	v	-	v	v	-	v	v	-	v	v	-	v
	3. Makan/minum	-	-	-	v	v	v	v	v	v	v	v	v
	4. Duduk-duduk/ berdiri	v	v	v	v	v	v	v	v	v	v	v	v
	5. Bongkar muat	v	v	-	v	v	-	-	-	-	v	v	-
	6. Tidur	-	-	-	v	-	v	-	-	-	-	-	-
	7. Berkumpul (ngobrol, main kartu/ catur, dll)	v	v	v	v	-	v	v	-	v	v	v	v
	8. Penempatan street furniture	v	-	-	v	-	-	v	-	-	v	-	-
	9. Etalase	v	-	v	v	-	v	-	-	-	v	-	v
	10. Parkir becak	-	-	-	v	v	-	-	-	-	v	v	-
			44%	56%		45%	55%		37.50%	62.50%		55%	45%
area parkir tepi jalan	1. Parkir roda 2/4	v	v	v	v	v	v	v	v	-	v	v	v
	2. Bengkel PKL	v	-	v	v	-	v	v	-	v	v	-	v
	3. Pejalan kaki	v	-	-	v	-	-	v	-	-	v	-	-
	4. Duduk-duduk/ berdiri	v	v	v	v	v	v	-	-	-	-	-	-
	5. Bongkar muat	v	v	-	v	v	-	-	-	-	v	v	-
	6. Naik-turun penumpang kend. umum	v	v	-	-	-	-	v	v	-	-	-	-
	7. Berkumpul (ngobrol)	v	v	v	v	-	v	v	v	v	v	v	v
	8. Tumbuhnya pohon	v	-	-	v	-	-	v	-	-	v	-	-
	9. Etalase	v	-	v	v	-	v	v	-	v	v	-	v
	10. Parkir becak	v	v	-	v	v	-	v	v	-	v	v	-
	11. Gudang es	v	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
			55%	45%		44%	56%		57%	43%		50%	50%

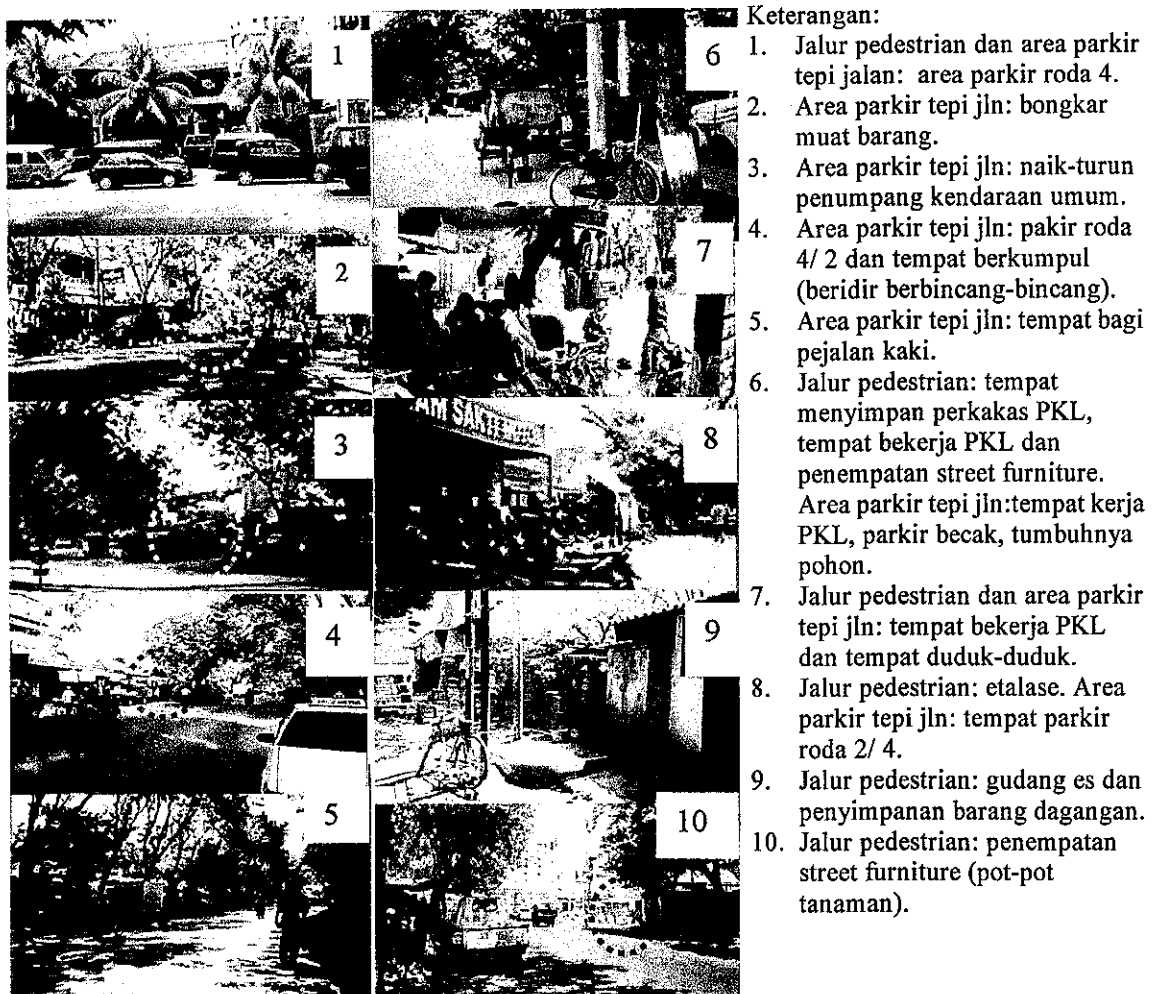
Ket. Per. o/ SP = perubahan fungsi oleh sirkulasi-parkir

Per. o/ AS = perubahan fungsi oleh activity support

Berdasarkan tabel 4.4 di atas, dapat dilihat beberapa jenis fungsi ruang Dawasja, dimana ternyata terjadi kecenderungan perubahan fungsi sebagai bentuk pengaruh sirkulasi-parkir dan activity support. Pada segmen Utara-Timur perubahan fungsi terbesar oleh fungsi sirkulasi-parkir ada di area parkir tepi jalan (55%) dan oleh fungsi activity support ada di jalur pedestrian (56%). Pada segmen Utara-Barat baik di jalur pedestrian maupun area parkir tepi jalan adalah oleh activity support (55% dan 56%). Pada segmen Selatan-Timur perubahan fungsi terbesar oleh fungsi sirkulasi-parkir ada di area parkir tepi jalan (57%) dan oleh fungsi activity support ada di jalur pedestrian (62.5%).



Namun pada segmen Selatan-Barat, justru perubahan oleh sirkulasi-parkir lebih besar berada di jalur pedestrian (55%) dan di area parkir tepi jalan seimbang antara oleh sirkulasi-parkir dan activity support (masing-masing 50%). Untuk visualisasi fungsi ruang Dawasja yang ditemukan, dapat melihat gambar 4.9.



Gambar 4.9. Visualisasi fungsi ruang Dawasja.  
Sumber: dokumen peneliti

#### *Analisis Data Fisik dan Non Fisik:*

- ✓ Jumlah *street furniture* (pepohonan) mempengaruhi iklim mikro (kenyamanan termal) lingkungan yang dinaunginya dan dapat

mempengaruhi pertimbangan dalam pemilihan tempat/ lokasi bagi activity support (PKL). Berdasarkan data jumlah populasi PKL pada segmen Utara-Barat lebih besar ( $\pm 58\%$ ) dibandingkan pada Utara-Timur dan pada segmen Selatan-Timur juga lebih besar ( $\pm 59\%$ ) dibandingkan pada Selatan-Barat, dimana jumlah pepohonan lebih banyak (di Utara-Barat  $\pm 35\%$  dan di Selatan-Timur  $\pm 26\%$  dari jumlah keseluruhan) dibandingkan pada sisi lain di penggal yang sama.

- ✓ Berdasarkan deskripsi - visualisasi serial vista potongan penampang jalan dan data *physical traces*, dimana ternyata sirkulasi-parkir dan activity support mempengaruhi penggunaan ruang Dawasja. Jenis *physical traces* sebesar 83.3% mengindikasikan karena penggunaan ruang Dawasja oleh fungsi activity support (sektor informal). Bagian ruang Dawasja yang sangat aktif digunakan adalah jalur pedestrian dan area parkir tepi jalan.
- ✓ Sedangkan dari data non fisik ditemukan bahwa besar pengaruh dari sirkulasi-parkir dan activity support terhadap fungsi ruang Dawasja adalah adanya indikasi terjadinya perubahan fungsi ruang. Seperti di jalur pedestrian di masing-masing segmen, umumnya perubahan penggunaan ruang terbesar (rata-rata di atas 50%) adalah oleh activity support (PKL), kecuali pada segmen Selatan-Barat penggunaan ruang oleh sirkulasi-parkir lebih besar dibandingkan activity support, karena jumlah populasi PKL pada segmen ini memang paling sedikit. Sedangkan di area parkir tepi jalan di masing-masing segmen, umumnya perubahan penggunaan ruang terbesar (rata-rata di atas atau sama dengan 50%) adalah oleh sirkulasi-

parkir, kecuali pada segmen Utara-Barat penggunaan ruang oleh activity support lebih besar daripada sirkulasi-parkir, karena tingkat kepadatan sirkulasi-parkir pada segmen ini memang paling rendah.

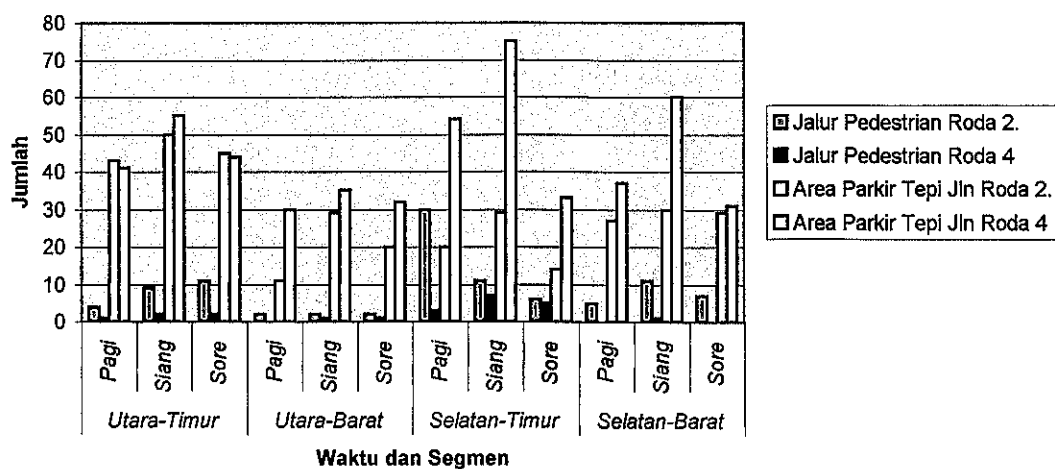
#### 4.2.2. Sirkulasi – Parkir

##### □ Data Fisik

Data fisik terkait dengan jumlah populasi/ tingkat kepadatan, luasan ruang yang digunakan dan indikator lain dari hasil observasi. Berikut disampaikan data fisik sirkulasi-parkir.

Tabel 4.5. Luasan ruang yang digunakan kendaraan bermotor untuk parkir

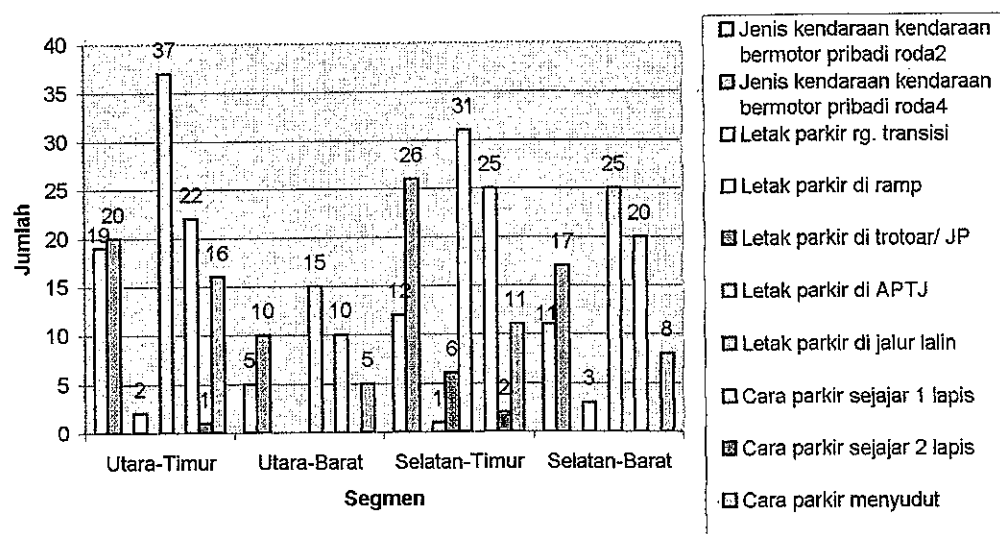
Sirkulasi-Parkir		Utara-Timur			Utara-Barat			Selatan-Timur			Selatan-Barat		
		Pagi	Siang	Sore	Pagi	Siang	Sore	Pagi	Siang	Sore	Pagi	Siang	Sore
		(08.00-10.00)	(11.00-13.00)	(15.00-17.00)	(08.00-10.00)	(11.00-13.00)	(15.00-17.00)	(08.00-10.00)	(11.00-13.00)	(15.00-17.00)	(08.00-10.00)	(11.00-13.00)	(15.00-17.00)
		(M <sup>2</sup> )			(M <sup>2</sup> )			(M <sup>2</sup> )			(M <sup>2</sup> )		
Jalur Pedestrian	roda 2	8	18	22	4	4	4	60	22	12	10	22	14
	roda4	10	20	20		10	10	30	70	50		10	
Area Parkir Tepi Jln	roda2	86	100	90	22	58	40	40	58	28	54	60	58
	roda4	410	550	440	300	350	320	540	750	330	370	630	310



Gambar 4.10. Jumlah populasi sirkulasi-parkir

Sumber: dokumen peneliti

Berdasarkan gambar jumlah populasi sirkulasi-parkir di atas, dapat diketahui data *peak hour* (jam sibuk) yaitu umumnya pada siang hari (mencapai  $\pm 30-75$  kendaraan). Tingkat penggunaan ruang Dawasja tertinggi adalah di area parkir tepi jalan oleh kendaraan bermotor roda 4 (rata-rata 45 kendaraan) dan pada peringkat kedua di area parkir tepi jalan oleh kendaraan bermotor roda 2 (rata-rata 29 kendaraan).



Gambar 4.11. Jumlah jenis kendaraan, letak dan cara parkir  
Sumber : dokumen peneliti

Berdasarkan Gambar 4.11 di atas, dapat diketahui:

#### 1. Pada segmen Utara-Timur

- Kecenderungan pemakai kendaraan bermotor memilih parkir di area parkir tepi jalan (37 kendaraan atau  $\pm 95\%$ ). Jumlah terbanyak adalah kendaraan bermotor roda 4 (51%) dan pada peringkat kedua adalah roda 2 (49%). Sirkulasi-parkir bersifat dinamis, waktu parkir relatif cukup cepat (5-25

menit). Pemakai kendaraan bermotor umumnya adalah sebagai pengunjung.

- Ada beberapa kendaraan bermotor roda 2 yang memilih parkir di ramp/ jalur pedestrian (5%). Waktu parkir relatif sangat lama (lebih dari 60 menit), umumnya adalah pemilik/ karyawan sektor formal/ informal.
- Cara parkir yang paling sering dipilih adalah parkir sejajar 1 lapis (56%) dan menyudut (41%) baik kendaraan bermotor roda 4 maupun roda 2 (di area parkir tepi jalan dan di jalur pedestrian). Namun ditemukan pula yang membentuk parkir sejajar 2 lapis baik roda 4 dengan roda 4, roda 2 – roda 2, roda 2 – roda 4 (hingga memakan ruang jalur lalu lintas).

## **2. Pada segmen Utara-Barat**

- Kecenderungan pemakai kendaraan bermotor memilih parkir di area parkir tepi jalan (hampir 100%). Jumlah terbanyak adalah kendaraan bermotor roda 4 (67%), meski roda 2 juga ada (33%). Sirkulasi-parkir cenderung statis, waktu parkir umumnya 20-60 menit atau lebih. Pemakai kendaraan bermotor umumnya adalah karyawan kantor PT. Pertamina atau PT. KAI. Area parkir tepi jalan yang cenderung kosong hanya di depan PT. KAI, hanya terlihat beberapa kendaraan roda 2 milik pengunjung/ pemilik PKL.
- Cara parkir yang dipilih adalah parkir sejajar 1 lapis (67%) biasanya oleh kendaraan bermotor roda 4, sedangkan bentuk menyudut (33%) oleh roda 2 ( dua )

## **3. Pada segmen Selatan-Timur**

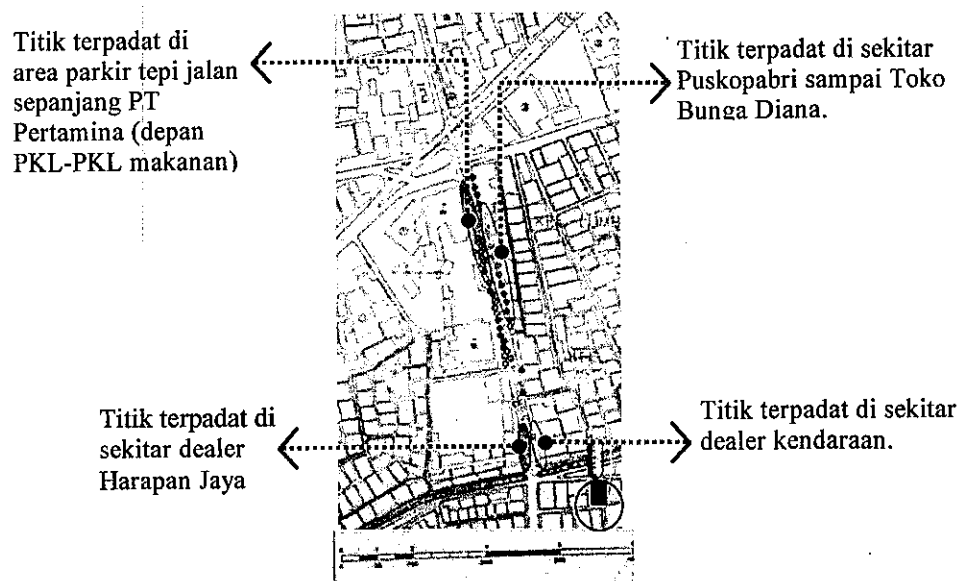
- Kecenderungan pemakai kendaraan bermotor memilih parkir di area parkir tepi jalan (82%). Jumlah terbanyak adalah kendaraan bermotor roda 4 (68%) dan roda 2 (32%). Sirkulasi-parkir cukup dinamis, waktu parkir rata-rata 5-25 menit, pemakai kendaraan bermotor umumnya adalah sebagai pengunjung.
- Kendaraan bermotor yang memilih parkir di ramp/ jalur pedestrian (18%) umumnya adalah roda 2. Waktu parkir sangat lama (lebih dari 60 menit), pemakai adalah pemilik/ karyawan sektor formal/ informal.
- Cara parkir yang paling sering dipilih adalah parkir sejajar 1 lapis (66%) oleh kendaraan bermotor roda 4 (di area parkir tepi jalan) dan menyudut (29%) oleh roda 2 (di jalur pedestrian/ area parkir tepi jalan). Namun ditemukan pula yang membentuk parkir sejajar 2 lapis umumnya roda 4 dengan roda 4 pada saat-saat dan titik-titik tertentu (hingga memakan ruang jalur lalu lintas).

#### **4. Pada segmen Selatan-Barat**

- Kecenderungan pemakai kendaraan bermotor memilih parkir di area parkir tepi jalan (89%). Jumlah terbanyak adalah kendaraan bermotor roda 4 (61%) dan roda 2 (39%). Sirkulasi-parkir cukup dinamis, waktu parkir umumnya 5-25 menit. Pemakai kendaraan bermotor umumnya adalah sebagai pengunjung.
- Kendaraan bermotor yang memilih parkir di ramp/ jalur pedestrian (11%) umumnya adalah roda 2. Waktu parkir rata-rata 25-60 menit. Pemakai adalah pemilik/ karyawan sektor formal/ informal.

- Cara parkir yang paling sering dipilih adalah parkir sejajar 1 lapis (71%) dan menyudut (29%) baik kendaraan bermotor roda 4 maupun roda 2 (di area parkir tepi jalan).

#### □ Data Non Fisik



Gambar 4.12. Peta titik-titik terpadat fungsi parkir di penggal Utara sisi Timur dan Barat.  
Sumber: dokumen peneliti

#### **Pada Penggal Utara-Timur:**

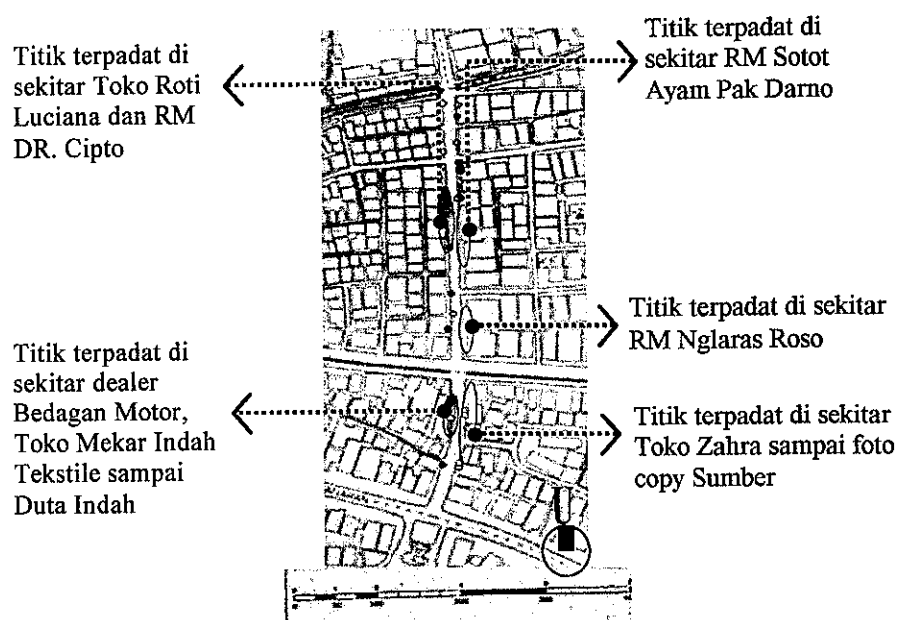
Titik-titik terpadat oleh parkir (roda 4 dan 2), lihat gambar 4.12:

- Pada hari biasa (Senin – Jum'at/ Sabtu): di sekitar Puskopabri sampai Toko Bunga Diana dan sekitar dealer kendaraan (dari pagi – sore).
- Hari libur (Minggu): di sekitar Puskopabri sampai Toko Bunga Diana, terutama di depan PKL-PKL jog (dari pagi – sore) dan sekitar dealer kendaraan (pagi – siang).

#### **Pada penggal Utara-Barat:**

Titik-titik terpadat oleh parkir (roda 4 dan 2), lihat gambar 4.12:

- Pada hari biasa (Senin – Jum'at/ Sabtu): di sepanjang Pertamina (PKL-PKL makanan) dan di sekitar dealer Harapan Jaya (dari pagi – sore).
- Hari libur (Minggu): terutama di depan PKL-PKL jog (dari pagi – sore) dan sekitar dealer kendaraan (pagi – siang).



Gambar 4.13. Peta titik-titik terpadat fungsi parkir di penggal Selatan sisi Timur dan Barat.  
Sumber: dokumen peneliti

#### **Pada segmen Selatan-Timur:**

Titik-titik terpadat oleh parkir (roda 4 dan 2), lihat gambar 4.13:

- Pada hari biasa (Senin – Jum'at/ Sabtu): di sekitar RM Soto Ayam Pak Darno (dari pagi – siang), RM Nglaras Roso (siang) dan di sekitar Toko Zahra sampai foto copy Sumber (pagi – sore).



- Hari libur (Minggu): di sekitar RM Soto Ayam Pak Darno (dari pagi – siang), RM Nglaras Roso (siang) dan di sekitar Toko Zahra sampai foto copy Sumber (pagi – sore).

**Pada segmen Selatan-Barat:**

Titik-titik terpadat oleh parkir (roda 4 dan 2), lihat gambar 4.13:

- Pada hari biasa (Senin – Jum'at/ Sabtu): di sekitar Toko Mekar Indah Tekstile – Duta Indah dan dealer kendaraan (pagi – sore) serta Toko Roti Luciana – RM dr. Cipto (pagi – siang).
- Hari libur (Minggu): di sekitar Toko Mekar Indah Tekstile – Duta Indah, dealer kendaraan dan Toko Roti Luciana – RM dr. Cipto (pagi – siang).

*Analisis Data Fisik dan Non Fisik:*

- ✓ Berdasarkan data jumlah populasi sirkulasi-parkir, maka dapat diperoleh tingkat kepadatan:

1. segmen Utara-Timur (jalur pedestrian 3%, area parkir tepi jalan 27%)
2. segmen Selatan-Timur (jalur pedestrian 8%, area parkir tepi jalan 23%)
3. segmen Selatan-Barat (jalur pedestrian 3%, area parkir tepi jalan 21%)
4. segmen Utara-Barat (area parkir tepi jalan 15%)

Peringkat tertinggi kepadatan sirkulasi-parkir berada di sisi Timur, karena arah sirkulasi utama lalu lintas kendaraan bermotor adalah dari Utara ke Selatan dimana segala moda transportasi pun ada di sisi Timur dan pada Utara-Timur tumbuh zona perdagangan dan jasa terkuat ( $\pm 85\%$ ) yang juga menarik tumbuhnya activity support (PKL jog kendaraan) yang juga menjadi ciri khas sektor informal Jln. MH. Thamrin, Semarang.

- ✓ Berdasar data tingkat kepadatan dan luasan ruang yang digunakan sirkulasi-parkir, maka dapat dikatakan bahwa penggunaan luasan ruang Dawasja terbesar umumnya berada di area parkir tepi jalan.
- ✓ Pada titik-titik terpadat pada segmen dengan tingkat kepadatan tertinggi, yaitu sisi Timur, dimana cara parkir pun terkadang hingga sejajar dua lapis, dibutuhkan perlakuan/ perencanaan parkir khusus baik perletakan, dimensi maupun elemen-elemen parkir lain dengan tanpa mengurangi hasil bisnis (sektor formal/ informal).

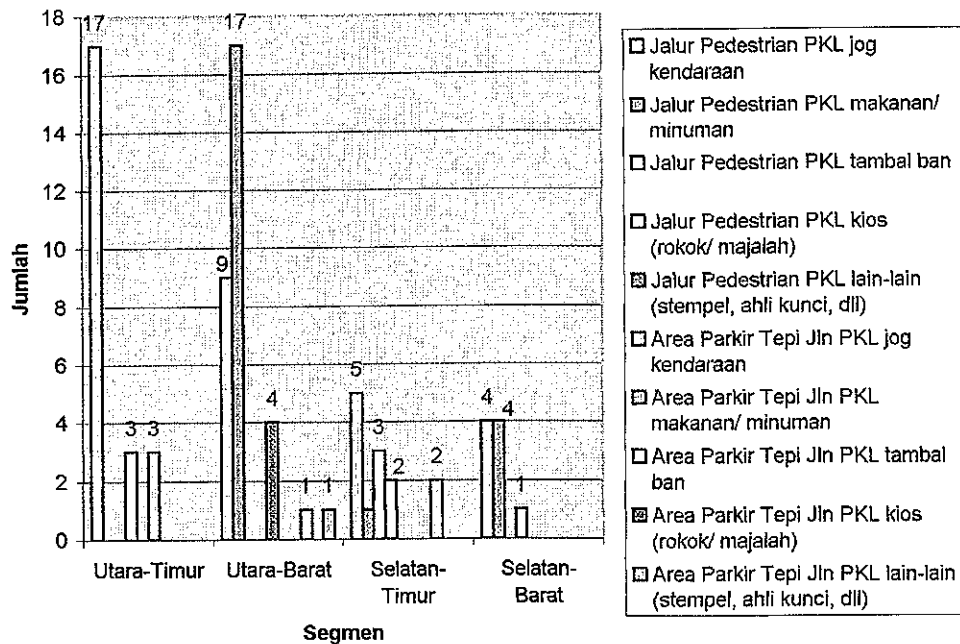
#### 4.2.3. Activity Support

##### □ Data Fisik

Data fisik terkait dengan jumlah populasi/ tingkat kepadatan, luasan ruang yang digunakan dan indikator lain dari hasil observasi. Berikut disampaikan data fisik activity support.

Tabel 4.6. Luasan ruang yang digunakan PKL

Activity Support (PKL)		Utara-Timur			Utara-Barat			Selatan-Timur			Selatan-Barat		
		Pagi	Siang	Sore	Pagi	Siang	Sore	Pagi	Siang	Sore	Pagi	Siang	Sore
		(08.00-10.00)	(11.00-13.00)	(15.00-17.00)	(08.00-10.00)	(11.00-13.00)	(15.00-17.00)	(08.00-10.00)	(11.00-13.00)	(15.00-17.00)	(08.00-10.00)	(11.00-13.00)	(15.00-17.00)
		(M <sup>2</sup> )			(M <sup>2</sup> )			(M <sup>2</sup> )			(M <sup>2</sup> )		
Jalur Pedestrian	a	100			45			25			20		
	b				102			6			24		
	c							12					
	d	12						8			4		
	e				20								
Area Parkir Tepi Jln	a	130			58.5			32.5			26		
	b												
	c				4			8					
	d												
	e				5								



Gambar 4.14. Jumlah populasi activity support (PKL)

Sumber: dokumen peneliti

Dari diagram 4.14 di atas, dapat dilihat bahwa penggunaan ruang Dawasja oleh fungsi activity support (PKL) terbesar adalah di jalur pedestrian ( $\pm 70$  PKL). Tingkat kepadatan PKL tertinggi berada pada segmen Utara-Barat ( $\pm 32$  PKL).

**Pada segmen Utara-Timur :**

- jenis PKL terbanyak adalah PKL jog kendaraan ( $\pm 20$  PKL atau 87%)
- Pembentuk ruang umumnya dengan perabot, pelingkup non fixed (seperti tenda) yang terbuka pada 3 – 4 sisi.
- Fasilitas pendukung yang digunakan umumnya: kios/ gerobak, tenda, commercial signage, mesin kerja dan kendaraan bermotor.

**Pada segmen Utara-Barat :**

- jenis PKL terbanyak adalah PKL makanan-minuman ( $\pm 17$  PKL atau 53%)

- Pembentuk ruang umumnya dengan perabot, pelingkup non fixed (seperti tenda/ spanduk) yang terbuka pada 2 sisi.
- Fasilitas pendukung yang digunakan umumnya: kios/ gerobak, tenda, commercial signage, mesin kerja.

**Pada segmen Selatan-Timur :**

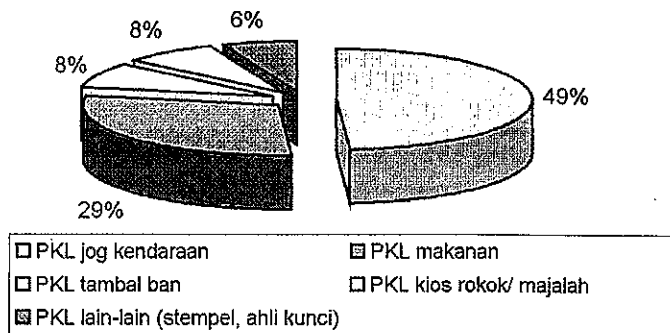
- jenis PKL terbanyak adalah PKL jog (38%) dan PKL tambal ban/ dinamo/ las (38%)
- Pembentuk ruang umumnya dengan perabot, pelingkup non fixed (seperti tenda) yang terbuka pada 3 – 4 sisi.
- Fasilitas pendukung yang digunakan umumnya: kios/ gerobak, tenda, commercial signage, mesin kerja.

**Pada segmen Selatan-Barat :**

- jenis PKL terbanyak adalah PKL jog dan PKL makanan (44%).
- Pembentuk ruang umumnya dengan perabot, pelingkup non fixed (seperti tenda/ spanduk).
- Fasilitas pendukung yang digunakan umumnya: kios/ gerobak, tenda, commercial signage, mesin kerja.

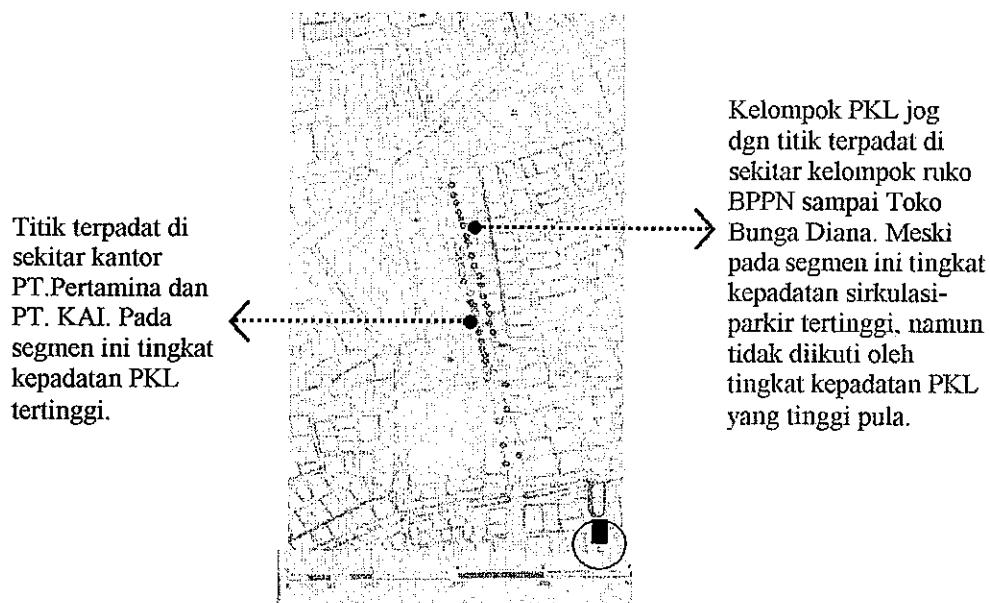
\* Perabot/ fasilitas pendukung juga mempengaruhi kebutuhan luasan ruang Dawasja.

Mayoritas jenis PKL adalah PKL jog kendaraan (49%) dan PKL makanan (29%) (lihat gambar 4.15).



Gambar 4.15. Persentase jumlah populasi activity support secara keseluruhan  
Sumber: dokumen peneliti

#### □ Data Non Fisik



Gambar 4.16. Peta titik-titik terpadat activity support di penggal Utara sisi Timur dan Barat.  
Sumber: dokumen peneliti

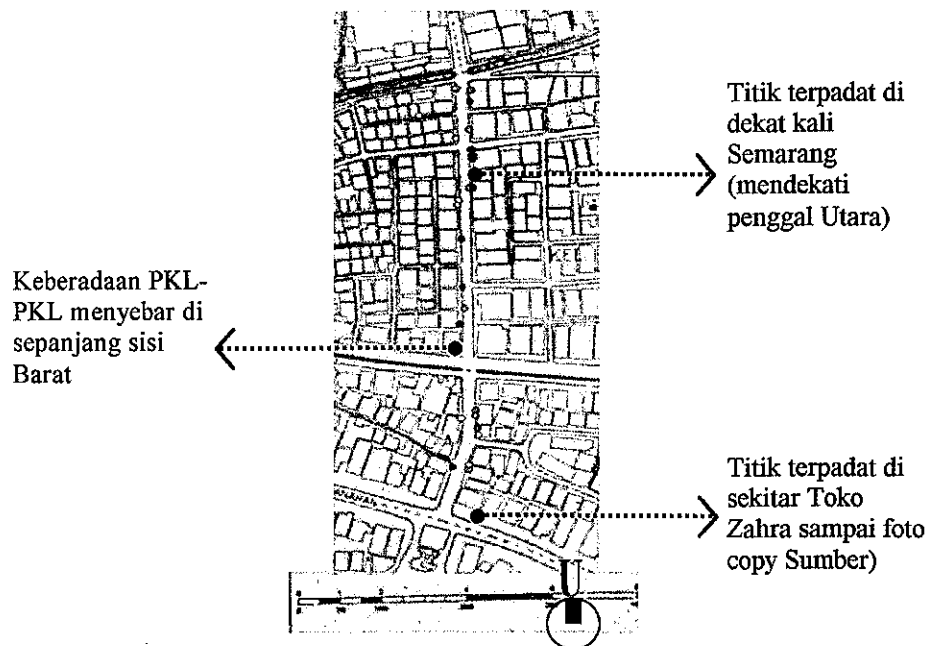
**Uraian Jenis Aktivitas activity support (PKL)** (untuk besar presentase perubahan fungsi akibat aktivitas PKL dapat dilihat pada tabel 4.4):

**Pada segmen Utara-Timur :**

- Pagi, membuat dasaran, menunggu pelanggan (duduk-duduk), melayani pelanggan (di area parkir tepi jalan dan jalur pedestrian).
- Siang, menunggu pelanggan (duduk-duduk), melayani pelanggan (di area parkir tepi jalan dan jalur pedestrian).
- Sore, menunggu pelanggan (duduk-duduk), melayani pelanggan, berkemas (di area parkir tepi jalan dan jalur pedestrian).

**Pada segmen Utara-Barat :**

- Pagi, membuat dasaran, menunggu pelanggan (duduk-duduk), melayani pelanggan (di area parkir tepi jalan dan jalur pedestrian: PKL jog dan dinamo/ tambal ban; di jalur pedestrian: PKL makanan, stempel, dll).
- Siang, menunggu pelanggan (duduk-duduk), melayani pelanggan (di area parkir tepi jalan dan jalur pedestrian: PKL jog dan dinamo/ tambal ban; di jalur pedestrian: PKL makanan, stempel, dll).
- Sore, menunggu pelanggan (duduk-duduk), melayani pelanggan, berkemas (di area parkir tepi jalan dan jalur pedestrian: PKL jog dan dinamo/ tambal ban; di jalur pedestrian: PKL makanan, stempel, dll).



Gambar 4.17. Peta titik-titik terpadat activity support di penggal Selatan sisi Timur dan Barat.

Sumber: dokumen peneliti

#### **Pada segmen Selatan-Timur**

- Pagi, membuat dasaran, menunggu pelanggan (duduk-duduk), melayani pelanggan (di area parkir tepi jalan dan jalur pedestrian: PKL jog dan dinamo/ tambal ban; di jalur pedestrian: PKL makanan, kios; di area parkir tepi jalan: PKL las).
- Siang, menunggu pelanggan (duduk-duduk), melayani pelanggan (di area parkir tepi jalan dan jalur pedestrian: PKL jog dan dinamo/ tambal ban; di jalur pedestrian: PKL makanan, kios; di area parkir tepi jalan: PKL las).
- Sore, menunggu pelanggan (duduk-duduk), melayani pelanggan, berkemas (di area parkir tepi jalan dan jalur pedestrian: PKL jog dan dinamo/ tambal ban; di jalur pedestrian: PKL makanan, kios; di area parkir tepi jalan: PKL las).

**Pada segmen Selatan-Barat :**

- Pagi, membuat dasaran, menunggu pelanggan (duduk-duduk), melayani pelanggan (di area parkir tepi jalan dan jalur pedestrian: PKL jog dan bengkel kendaraan bermotor; di jalur pedestrian: PKL makanan, kios).
- Siang, menunggu pelanggan (duduk-duduk), melayani pelanggan (di area parkir tepi jalan dan jalur pedestrian: PKL jog dan bengkel kendaraan bermotor; di jalur pedestrian: PKL makanan, kios).
- Sore, menunggu pelanggan (duduk-duduk), melayani pelanggan, berkemas (di area parkir tepi jalan dan jalur pedestrian: PKL jog dan bengkel kendaraan bermotor; di jalur pedestrian: PKL makanan, kios).

**Catatan:**

- jumlah dan lokasi PKL berubah-ubah, kecenderungan berkembang ke bagian Selatan – sisi Timur dan makin mendekati area parkir tepi jalan/ jalur lalu lintas. Bila hari libur, beberapa PKL tetap berada di lokasinya semula, ada pula yang mencari tempat dimana bangunan dibelakangnya tutup.
- PKL jog selalu buka tidak hanya hari-hari biasa tapi juga pada hari libur, karena justru pada hari liburlah banyak pelanggan yang datang. Paling ramai di bagian Utara – sisi Timur.

***Analisis Data Fisik dan Non Fisik:***

- ✓ Berdasarkan data jumlah populasi activity support (PKL), maka dapat diperoleh tingkat kepadatan:
  1. segmen Utara-Barat (jalur pedestrian 39%, area parkir tepi jalan 2.5%)



2. segmen Utara-Timur (jalur pedestrian 26%, area parkir tepi jalan 4%)
3. segmen Selatan-Timur (jalur pedestrian 14%, area parkir tepi jalan 2.5%)
4. segmen Selatan-Barat (jalur pedestrian 12%)

Peringkat tertinggi kepadatan activity support (PKL) berada pada segmen Utara-Barat. hal ini mengindikasikan bahwa tidak selalu tingkat kepadatan sirkulasi-parkir yang tinggi diikuti oleh tingkat kepadatan activity support yang tinggi pula, karena diduga terkait dengan properti yang ada, yaitu kenyamanan termal (segmen ini paling teduh) dan nyaman fisik (terkait dengan dimensi jalur pedestrian sebagai ruang Dawasja yang digunakan sebagai lokasi kerja).

- ✓ Berdasar data tingkat kepadatan activity support (PKL), maka dapat dikatakan bahwa penggunaan ruang Dawasja terbesar umumnya berada di jalur pedestrian.
- ✓ Selain kebutuhan atribut kemudahan aksesibilitas dan visibilitas, kenyamanan termal dan fisik juga menjadi atribut yang perlu dipertimbangkan untuk kepentingan penataan kembali jalan (activity support).

#### 4.2.4. Analisis Data (Uji Statistik)

##### *Analisis statistik deskriptif*

#### 1. Sirkulasi – Parkir

Uraian fungsi sirkulasi-parkir di bawah ini akan dibahas secara per-segmen kemudian secara keseluruhan, dimaksudkan untuk mengetahui sub variabel-sub variabel (data non fisik) yang paling berpengaruh terhadap penggunaan guna ruang Dawasja akibat sirkulasi-parkir.

##### 1.A. Per-segmen

Uraian fungsi sirkulasi-parkir secara per-segmen dimaksudkan untuk mengetahui sub variabel-sub variabel (data non fisik) yang paling berpengaruh dan besar pengaruhnya terhadap perubahan guna ruang Dawasja pada tiap segmen (Utara-Timur, Utara-Barat, Selatan-Timur, Selatan-Barat). Berikut akan diuraikan satu persatu dari setiap butir sub variabel dari variabel sirkulasi-parkir hasil dari statistik deskriptif (distribusi frekuensi) yang dikemas dalam tabel untuk setiap segmen (untuk mempermudah perbandingan).

Tabel 4.7: Distribusi frekuensi Tujuan ke Jln. MH. Thamrin di tiap segmen

Tujuan ke Jln. MH. Thamrin	Utara-Timur	Utara-Barat	Selatan-Timur	Selatan-Barat
menuju rumah tinggal	5.1%		10.5%	3.3%
ke PKL jok/ dinamo/ tambal ban/ stempel/ ahli kunci	23.1%	13.3%	21.1%	13.3%
ke foto kopi/ wartel/ tempat kursus/ kantor	23.1%	46.7%	7.9%	20.0%
ke PKL makanan-minuman/ kios rokok/ majalah	12.8%	13.3%	60.5%	6.7%
ke ruko/ toko/ dealer/ rumah makan	35.9%	26.7%		56.7%

Berdasarkan tabel distribusi frekuensi terhadap Tujuan ke Jln. MH. Thamrin di atas, dapat dilihat bahwa tujuan terbesar di segmen Utara-Timur dan Selatan-Barat adalah ke ruko/ oko/ dealer/ rumah makan (sektor formal komersial) (masing-masing 35.9% dan 56.7%), sedangkan di Utara-Barat ke foto kopi/ wartel/ tempat kursus/ kantor (sektor formal jasa) (46.7%) dan di Selatan-Timur ke PKL makanan/ kios rokok-majalah (sektor informal komersial) (60.5%). Dalam kaitannya dengan fungsi activity support berarti tujuan yang diminati oleh fungsi sirkulasi-parkir adalah ke sektor informal yang bersifat komersial.

Tabel 4.8. Distribusi frekuensi parkir di tiap segmen

Frekuensi parkir*	Utara-Timur	Utara-Barat	Selatan-Timur	Selatan-Barat
tidak sering, jika 1 kali/ hari	59.0%	33.3%	60.5%	56.7%
kurang sering, jika 2 kali/ hari	20.5%	40.0%	18.4%	23.3%
cukup sering, jika 3 kali/ hari	7.7%	13.3%	13.2%	10.0%
sering, jika 4 kali/ hari	7.7%	13.3%		
sangat sering, jika lebih dari 5 kali/ hari	5.1%		7.9%	10.0%

Tabel 4.9. Distribusi frekuensi Lama Parkir di tiap segmen

Lama parkir*	Utara-Timur	Utara-Barat	Selatan-Timur	Selatan-Barat
tidak lama, jika kurang dari 5 menit.	12.8%		13.2%	16.7%
kurang lama, jika 5 mnt - 20 mnt.	20.5%	40.0%	52.6%	50.0%
cukup lama, jika 25 mnt.	28.2%	33.3%	13.2%	6.7%
lama, jika 30 mnt - 60 mnt.	25.6%	20.0%	13.2%	10.0%
sangat lama, jika lebih dari 60 mnt	12.8%	6.7%	7.9%	16.7%

Berdasarkan tabel distribusi frekuensi Parkir di atas (tipe ordinal), dapat dilihat baik dari nilai median maupun modus bahwa frekuensi kunjungan/ parkir tertinggi pada segmen Utara-Timur (59%), Selatan-Timur (60.5%) dan Selatan-Barat

(56.7%) adalah tidak sering, umumnya hanya 1 kali/ hari. Sedangkan pada segmen Utara-Barat yang tertinggi adalah 2 kali/ hari (40%).

Berdasarkan tabel distribusi frekuensi Lama Parkir (tipe ordinal) diatas, dapat dilihat bahwa lama kunjungan/ parkir di segmen Utara-Timur yaitu hingga 25 menit (28.2%), pada segmen Utara-Barat menurut nilai mediannya juga mengindikasikan hal yang sama (33.3%). Sedangkan bila menurut nilai modus di Utara-Barat (40%), juga di segmen Selatan-Timur (52.6%) dan Selatan-Barat (50%), lama kunjungan hanya sekitar 5-20 menit. Sehingga dapat dikatakan rentang lama parkir antara 5-25 menit. Bila dilihat dari frekuensi dan lama parkir, maka segmen Utara-Timur frekuensi tinggi namun cukup lama, Utara-Barat frekuensi lebih rendah dan juga cukup lama, Selatan-Timur dan Selatan-Barat frekuensi tinggi dan cukup cepat. Jadi tingkat kepadatan sirkulasi-parkir mulai dari yang tertinggi berada di segmen Selatan-Timur, Utara-Timur, Selatan-Barat dan Utara-Barat.

Tabel 4.10 Distribusi frekuensi Alternatif Pilihan Tempat Parkir di tiap segmen

Alternatif pilihan tempat parkir	Utara-Timur	Utara-Barat	Selatan-Timur	Selatan-Barat
tidak jadi parkir	30.8%	6.7%	7.9%	16.7%
parkir di sisi seberang jalan	7.7%	40.0%	36.8%	23.3%
parkir di sisi yang sama meski cukup jauh	15.4%	26.7%	23.7%	40.0%
parkir di trotoar	5.1%	6.7%	5.3%	6.7%
parkir di samping kendaraan bermotor lain yang sudah parkir (parkir sejajar dua lapis)	41.0%	20.0%	26.3%	13.3%

Berdasarkan tabel distribusi frekuensi alternatif pilihan tempat parkir di atas, dapat dilihat bahwa jumlah terbanyak (41%) di segmen Utara-Timur ternyata lebih memilih untuk parkir sejajar dua lapis dalam kasus bila sudah tidak ada lagi

ruang untuk parkir di area parkir tepi jalan di dekat tempat tujuan. Sedangkan di Utara-Barat (40%) dan Selatan-Timur (36.8%) lebih memilih untuk parkir di sisi seberang jalan asal tetap dekat dengan tempat tujuan. di Selatan-Barat (40%) memilih tetap parkir di sisi yang sama meski cukup jauh. Hal ini mengindikasikan adanya kecenderungan perubahan guna ruang dawassa (pada parkir sejajar 2 lapis akan memanfaatkan jalur lalu lintas yang seharusnya khusus bagi sirkulasi kendaraan bermotor namun juga dipandang sebagai alternatif tempat parkir) dan adanya atribut kemudahan aksesibilitas dan visibilitas yang tinggi di segmen Utara-Timur.

Tabel 4.14. Distribusi frekuensi Kriteria Tempat Parkir yang Diharapkan di tiap segmen

Kriteria tempat parkir yang diharapkan	Utara-Timur	Utara-Barat	Selatan-Timur	Selatan-Barat
cukup luas/ tidak sesak	10.3%	13.3%	2.6%	36.7%
aman dari kejahatan dan terpisah dari jalur lalu lintas	7.7%	26.7%	28.9%	23.3%
cukup terang (mendapat cahaya)				3.3%
teduh (tidak panas), permukaan tidak naik-turun	7.7%	6.7%	7.9%	
mudah dicapai, dekat dengan tempat tujuan dan mudah dilihat/ dikontrol	74.4%	53.3%	60.5%	36.7%

Berdasarkan tabel distribusi frekuensi kriteria tempat parkir yang diharapkan di atas, dapat dilihat bahwa kriteria yang sangat diminati di setiap segmen adalah kemudahan aksesibilitas dan visibilitas (74.4% di Utara-Timur, 53.3% di Utara-Barat, 60.5% di Selatan-Timur dan 36.7% di Selatan-Barat). Khusus di Selatan-Barat kriteria cukup luas/ tidak sesak juga sangat diminati (36.7%).

Tabel 4.12. Distribusi frekuensi Lokasi Parkir yang Diharapkan di tiap segmen

Lokasi parkir yang diharapkan	Utara-Timur	Utara-Barat	Selatan-Timur	Selatan-Barat
lahan parkir di belakang bangunan			5.3%	13.3%
lahan parkir di belakang bangunan atau ruang transisi (ruang antara pagar dan teras bangunan)	38.5%	33.3%	44.7%	33.3%
area parkir tepi jalan atau ruang transisi	33.3%	46.7%	34.2%	40.0%
area parkir tepi jalan atau trotoar	20.5%		5.3%	3.3%
area parkir tepi jalan, trotoar atau ruang transisi	7.7%	20.0%	10.5%	10.0%

Berdasarkan tabel distribusi frekuensi lokasi parkir yang diharapkan di atas, dapat dilihat bahwa lahan parkir khusus di belakang bangunan atau ruang transisi adalah lokasi yang paling diminati pada segmen Utara-Timur (38.5%) dan Selatan-Timur (44.7%), sedangkan tempat parkir di area parkir tepi jalan atau ruang transisi menjadi lokasi sangat diminati di segmen Utara-Barat (46.7%) dan di Selatan-Barat (40%). Hal ini terkait dengan kriteria/ atribut yang mereka inginkan yaitu lokasi parkir yang tidak bersesakan dengan aktivitas lain namun tetap aksesibel dan visibel ke/ dari tempat tujuan.

Tabel 4.13. Distribusi frekuensi Opini Keberadaan PKL di tiap segmen

Opini keberadaan PKL*	Utara-Timur	Utara-Barat	Selatan-Timur	Selatan-Barat
sangat tidak mengganggu	2.6%		2.6%	3.3%
tidak mengganggu	25.6%		5.3%	20.0%
cukup mengganggu	12.8%	13.3%	36.8%	23.3%
mengganggu tapi dibutuhkan	56.4%	86.7%	26.3%	43.3%
sangat mengganggu	2.6%		28.9%	10.0%

Tabel 4.14. Distribusi frekuensi Alasan Terkait Keberadaan PKL di tiap segmen

Alasan terkait keberadaan PKL	Utara-Timur	Utara-Barat	Selatan-Timur	Selatan-Barat
untuk mencapai ke bangunan yang dituju menjadi sulit			18.4%	6.7%
menghalangi pandangan ke bangunan dibelakangnya	30.8%	6.7%		16.7%
terlihat kumuh	33.3%	66.7%	28.9%	23.3%
mengganggu kegiatan yang sedang dilakukan		6.7%	23.7%	16.7%
lalu lintas dan parkir menjadi semerawut	7.7%	20.0%	21.1%	13.3%

Berdasarkan tabel distribusi frekuensi opini tentang keberadaan PKL di atas, maka umumnya (dari nilai median dan modus) merasa keberadaan activity support ini mengganggu namun di sisi lain sangat dibutuhkan (Utara-Timur 56.4%, Utara-Barat 86.7%, Selatan-Timur 26.3% (nilai median) dan Selatan-Barat 43.3%), merasa terganggu dengan alasan secara umum di segmen Utara-Timur (33.3%), Utara-Barat (66.7%), Selatan-Timur (28.9%) dan Selatan-Barat (23.3%) adalah karena efek visual yang ditimbulkan para PKL yang malah membuat ruang dawasja menjadi terlihat kumuh.

Tabel 4.15a. Distribusi frekuensi Lokasi Parkir yang Paling Sering Digunakan di tiap segmen

Lokasi parkir yang paling sering digunakan	Utara-Timur	Utara-Barat	Selatan-Timur	Selatan-Barat
ruang transisi (ruang antara pagar dan teras bangunan)	2.6%	6.7%	13.2%	16.7%
di ramp (trotoar yang dibuat miring)			5.3%	
di trotoar			13.2%	6.7%
di area parkir tepi jalan	97.4%	93.3%	68.4%	76.7%
di jalur lalu lintas				

Tabel 4.15b. Distribusi frekuensi Alasan Pemilihan Lokasi Parkir di tiap segmen

Alasan pemilihan lokasi parkir	Utara-Timur	Utara-Barat	Selatan-Timur	Selatan-Barat
leluasa/ tidak sesak	5.1%		7.9%	23.3%
terpisah dari jalur lalu lintas	5.1%	6.7%	5.3%	3.3%
cukup mendapat pencahayaan			2.6%	
teduh (tidak panas), permukaan tidak naik-turun	25.6%	46.7%	13.2%	10.0%
mudah dicapai, dekat dengan tempat tujuan dan mudah dilihat/ dikontrol	64.1%	46.7%	71.1%	63.3%

Berdasarkan tabel distribusi frekuensi lokasi parkir yang paling sering digunakan di atas, maka jumlah tertinggi adalah di area parkir tepi jalan (97.4% di segmen Utara-Timur, 93.3% di Utara-Barat, 68.4% di Selatan-Timur dan 76.7% di Selatan-Barat). Hal ini terkait dengan alasan kebutuhan akan atribut kemudahan aksesibilitas dan visibilitas sebagai alasan terbanyak yang dipilih (64.1% di segmen Utara-Timur, 46.7% di Utara-Barat, 71.1% di Selatan-Timur dan 63.3% di Selatan-Barat). Khusus pada segmen Utara-Barat pada alasan karena kenyamanan termal dan fisik juga banyak dipilih (46.7%).

Tabel 4.16. Distribusi frekuensi Opini ttg Parkir di area parkir tepi jalan di tiap segmen

Opini ttg parkir di area parkir tepi jalan*	Utara-Timur	Utara-Barat	Selatan-Timur	Selatan-Barat
sangat longgar dan tidak mengganggu	25.6%	13.3%	21.1%	20.0%
longgar tapi mengganggu	7.7%	33.3%	26.3%	16.7%
cukup sumpek (sesak) dan cukup mengganggu	25.6%	33.3%	28.9%	40.0%
sumpek (sesak) tapi tidak mengganggu	35.9%	13.3%	15.8%	20.0%
sangat sumpek (sesak) dan sangat mengganggu	5.1%	6.7%	7.9%	3.3%



Tabel 4.17. Distribusi frekuensi Alasan Terkait dengan Parkir di area parkir tepi jalan di tiap segmen

Alasan terkait dengan parkir di area parkir tepi jalan	Utara-Timur	Utara-Barat	Selatan-Timur	Selatan-Barat
menghalangi pandangan ke tempat yang dituju	10.3%		21.1%	10.0%
terlihat menjadi kumuh dan semerawut	17.9%	40.0%	15.8%	20.0%
mengganggu kegiatan yang sedang dilakukan	20.5%	33.3%	31.6%	30.0%
menyebabkan kemacetan lalu lintas	43.6%	13.3%	13.2%	13.3%
menyebabkan kecelakaan lalu lintas	7.7%	13.3%	18.4%	26.7%

Berdasarkan tabel distribusi frekuensi opini dan alasan terkait kondisi parkir di area parkir tepi jalan di Jln. MH. Thamrin (tipe ordinal) di atas, bila dilihat dari nilai median keempat segmen mengungkapkan bahwa kondisi parkir di area parkir tepi jalan cukup sesak dan cukup mengganggu (25.6% di segmen Utara-Timur, 33.3% di Utara-Barat, 28.9% di Selatan-Timur dan 40% di Selatan-Barat), dengan alasan yang bervariasi, di Utara-Timur (43.6%) dianggap menyebabkan kemacetan lalu lintas, di Utara-Barat (40%) dianggap menyebabkan efek visual kumuh dan tidak teratur sedangkan di Selatan-Timur (31.6%) dan di Selatan-Barat (30%) dianggap mengganggu kegiatan yang sedang dilakukan.

Tabel 4.18. Distribusi frekuensi Opini ttg Parkir di jalur pedestrian di tiap segmen

Opini ttg parkir di jalur pedestrian*	Utara-Timur	Utara-Barat	Selatan-Timur	Selatan-Barat
sangat longgar dan tidak mengganggu	12.8%	6.7%	5.3%	6.7%
longgar tapi mengganggu	5.1%	33.3%	18.4%	16.7%
cukup sumpek (sesak) dan cukup mengganggu	7.7%	20.0%	15.8%	6.7%
sumpek (sesak) tapi tidak mengganggu	12.8%	13.3%	23.7%	30.0%
sangat sumpek (sesak) dan sangat mengganggu				

Tabel 4.19. Distribusi frekuensi Alasan Terkait Opini Parkir di jalur pedestrian di tiap segmen

Alasan terkait opini parkir di jalur pedestrian	Utara-Timur	Utara-Barat	Selatan-Timur	Selatan-Barat
menghalangi pintu masuk ke bangunan yang dituju		40.0%	7.9%	
menghalangi pandangan ke tempat yang dituju	23.1%	6.7%	10.5%	16.7%
terlihat menjadi kumuh dan semerawut	20.5%	26.7%	18.4%	33.3%
merusak jalur pedestrian		6.7%	2.6%	10.0%
mengganggu kegiatan yang sedang dilakukan	2.6%	6.7%	26.3%	16.7%

Berdasarkan tabel distribusi frekuensi opini dan alasan terkait parkir di jalur pedestrian di atas, dapat dilihat bahwa di Utara-Barat (33.3%) berpendapat longgar tapi mengganggu dan ketiga segmen yang lain (12.8% di segmen Utara-Timur, 23.7% di Selatan-Timur dan 30% di Selatan-Barat) dilihat dari nilai modus berpendapat sesak tapi tidak mengganggu. Sedangkan bila dilihat dari nilai median segmen Utara-Timur (7.7%) dan Selatan-Timur (15.8%) berpendapat cukup sesak dan cukup mengganggu. Alasan yang diungkapkan bervariasi, di Utara-Timur (23.1%) adanya parkir di jalur pedestrian dianggap menghalangi pandangan ke tempat yang dituju, di Utara-Barat (40%) dianggap menghalangi pintu masuk ke bangunan yang dituju, di Selatan-Timur (26.3%) dianggap mengganggu aktivitas yang sedang dilakukan dan di Selatan-Barat (33.3%) dianggap memberi efek visual kumuh dan tidak teratur.

Tabel 4.20. Distribusi frekuensi Aktivitas di area parkir tepi jalan di tiap segmen

Aktivitas di area parkir tepi jalan	Utara-Timur	Utara-Barat	Selatan-Timur	Selatan-Barat
makan/ minum	5.1%	6.7%	7.9%	
duduk-duduk/ berdiri menunggu	10.3%		28.9%	16.7%
bongkar muat barang	5.1%	6.7%		6.7%
parkir	69.2%	80.0%	55.3%	73.3%
lain-lain .....	10.3%	6.7%	7.9%	3.3%

Berdasarkan tabel distribusi frekuensi aktivitas di area parkir tepi jalan di atas, dapat dilihat bahwa baik di Utara-Timur (69.2%), Utara-Barat (80%), Selatan-Timur (55.3%) dan Selatan-Barat (73.3%) aktivitas yang dilakukan di area parkir tepi jalan umumnya adalah parkir. Hal ini menunjukkan pada setiap segmen (sebagian besar) tidak terjadi perubahan fungsi ruang oleh sirkulasi-parkir.

Tabel 4.21. Distribusi frekuensi Aktivitas di jalur pedestrian di tiap segmen

Aktivitas di jalur pedestrian	Utara-Timur	Utara-Barat	Selatan-Timur	Selatan-Barat
makan/ minum	10.3%	26.7%	10.5%	13.3%
duduk-duduk/ berdiri menunggu	61.5%	60.0%	55.3%	26.7%
bongkar muat barang		13.3%		3.3%
parkir			13.2%	10.0%
lain-lain .....	28.2%		21.1%	46.7%

Berdasarkan tabel distribusi frekuensi aktivitas di jalur pedestrian di atas, dapat dilihat bahwa aktivitas yang dilakukan di jalur pedestrian adalah duduk-duduk/ berdiri menunggu (61.5% di segmen Utara-Timur, 60% di Utara-Barat, 55.3% di Selatan-Timur). Sedangkan di Selatan-Barat (46.7%) ditemukan aktivitas lainnya (selain yang disebutkan pada options/ pilihan) pada peringkat pertama seperti duduk merokok, duduk sambil berbincang-bincang, dll. Hal ini berarti terjadi perubahan fungsi ruang (jalur pedestrian), dimana seharusnya jalur pedestrian adalah tempat pejalan kaki. Terdapat kecenderungan kebutuhan akan tempat untuk duduk-duduk (bersosialisasi).

### 1.B. Secara Keseluruhan

Uraian fungsi sirkulasi-parkir ini dimaksudkan untuk membandingkan hasil distribusi frekuensi setiap sub variabel (dari variabel sirkulasi-parkir) yang dianalisis per-segmen dengan secara keseluruhan. Berdasarkan hasil distribusi frekuensi terhadap sirkulasi-parkir dilihat secara keseluruhan segmen (dari 122 responden), ditemukan bahwa:

Tabel 4.22. Distribusi frekuensi tujuan ke Jln. MH. Thamrin secara keseluruhan

Tujuan ke Jln. MH.

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid menuju rumah tinggal ke PKL jok/ tambah ban/ stempel/ ahli kunci	3	2.5	2.5	2.5
ke foto kopi/ tempat kursus/ kantor	19	15.6	15.6	18.0
ke PKL makanan/ kios rokok/ majalah	30	24.6	24.6	42.6
ke ruko/ toko/ rumah makan	12	9.8	9.8	52.5
	58	47.5	47.5	100.0
Total	122	100.0	100.0	

Pada sub variabel *tujuan ke Jln. MH. Thamrin* (tipe nominal), jumlah terbanyak mengatakan bahwa tujuan ke Jln. MH. Thamrin adalah ke sektor formal yang bersifat komersial seperti ruko/ toko/ dealer, dll (47.5%) dan sirkulasi-parkir dengan tujuan ke rumah tinggal menjadi jumlah paling sedikit (2.5%).

Tabel 4.23. Distribusi frekuensi parkir secara keseluruhan

Frekuensi parkir

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid tidak sering	68	55.7	55.7	55.7
kurang sering	28	23.0	23.0	78.7
cukup sering	13	10.7	10.7	89.3
sering	5	4.1	4.1	93.4
sangat sering	8	6.6	6.6	100.0
Total	122	100.0	100.0	

Pada sub variabel *frekuensi parkir* (tipe ordinal), jumlah terbanyak maupun dari nilai median adalah 1 kali/ hari (55.7%) dan jumlah paling sedikit 4 kali/ hari (4.1%).

Tabel 4.24. Distribusi frekuensi lama parkir secara keseluruhan

Lama parkir					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	tidak lama	15	12.3	12.3	12.3
	kurang lama	49	40.2	40.2	52.5
	cukup lama	23	18.9	18.9	71.3
	lama	21	17.2	17.2	88.5
	sangat lama	14	11.5	11.5	100.0
	Total	122	100.0	100.0	

Pada sub variabel *lama parkir* (tipe ordinal), dilihat dari nilai median maupun modus, umumnya pengunjung yang parkir di Jln. MH. Thamrin ini sekitar 5 – 20 menit (40.2%) untuk keperluan tertentu. Sedangkan untuk keperluan yang sangat lama hingga lebih dari 60 menit (11.5%) sangat sedikit. Sehingga dapat dikatakan bahwa tingkat sirkulasi-parkir di Jln. MH. Thamrin ini cukup padat, karena pada dengan kurun waktu parkir yang kurang lama frekuensi pergantian jumlah pengunjung cukup tinggi.

Tabel 4.25. Distribusi frekuensi alternatif pilihan tempat parkir secara keseluruhan

Alternatif pilihan tempat parkir					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	tidak jadi parkir	21	17.2	17.2	17.2
	parkir di sisi seberang jln	30	24.6	24.6	41.8
	parkir di sisi yang sama meski cukup jauh	31	25.4	25.4	67.2
	parkir di trotoar	7	5.7	5.7	73.0
	parkir sejajar dua lapis	33	27.0	27.0	100.0
	Total	122	100.0	100.0	

Pada sub variabel *alternatif pilihan tempat parkir* (tipe nominal), jumlah terbanyak (27%) ternyata lebih memilih untuk parkir sejajar dua lapis dalam kasus bila sudah tidak ada lagi ruang untuk parkir di area parkir tepi jalan di dekat tempat tujuan. Sedangkan tempat pilihan untuk parkir di ruang dawasja yang paling sedikit diminati adalah parkir di jalur pedestrian (5.7%).

Tabel 4.26. Distribusi frekuensi kriteria tempat parkir yang diharapkan secara keseluruhan

Kriteria tempat parkir yang diharapkan				
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid cukup luas/ tidak sesak	18	14.8	14.8	14.8
aman dari kejahatan dan terpisah dari jalur lalu lintas	25	20.5	20.5	35.2
cukup terang	1	.8	.8	36.1
teduh, permukaan tidak naik-turun	7	5.7	5.7	41.8
mudah dicapai, dekat dengan tempat tujuan dan mudah dilihat	71	58.2	58.2	100.0
Total	122	100.0	100.0	

Pada sub variabel *kriteria tempat parkir yang diharapkan* (tipe nominal), kriteria kemudahan aksesibilitas dan visibilitas merupakan kriteria/ atribut yang paling diminati (58.2%), sedangkan kualitas pencahayaan menjadi pilihan yang paling tidak diminati pengguna kendaraan bermotor (0.8%).

Tabel 4.27. Distribusi frekuensi lokasi yang diharapkan secara keseluruhan

Lokasi parkir yang diharapkan					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	lahan parkir di belakang bangunan	6	4.9	4.9	4.9
	lahan parkir di belakang bangunan atau rg.transisi	47	38.5	38.5	43.4
	area parkir tepi jln atau rg.transisi	45	36.9	36.9	80.3
	area parkir tepi jln atau trotoar	11	9.0	9.0	89.3
	area parkir tepi jln,trotoar atau rg.transisi	13	10.7	10.7	100.0
	Total	122	100.0	100.0	

Pada sub variabel *lokasi parkir yang diharapkan* (tipe nominal), jumlah terbanyak menginginkan adanya lahan parkir khusus di belakang bangunan atau ruang transisi (38.5%) untuk mengurangi kesemerawutan dengan aktivitas lain namun tetap aksesibel dan visibel. Lahan parkir di belakang bangunan menjadi pilihan yang paling sedikit (4.9%).

Tabel 4.28. Distribusi frekuensi opini keberadaan PKL secara keseluruhan

Opini keberadaan PKL					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	sangat tidak mengganggu	3	2.5	2.5	2.5
	tidak mengganggu	18	14.8	14.8	17.2
	cukup mengganggu	28	23.0	23.0	40.2
	mengganggu tapi dibutuhkan	58	47.5	47.5	87.7
	sangat mengganggu	15	12.3	12.3	100.0
	Total	122	100.0	100.0	

Tabel 4.29. Distribusi frekuensi alasan terkait keberadaan PKL secara keseluruhan

Alasan terkait keberadaan PKL

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	untuk mencapai ke bangunan yang dituju menjadi sulit	9	7.4	8.9	8.9
	menghalangi pandangan ke bangunan dibelakangnya	18	14.8	17.8	26.7
	terlihat kumuh	41	33.6	40.6	67.3
	mengganggu kegiatan yg sedang dilakukan	15	12.3	14.9	82.2
	sirkulasi dan parkir menjadi semerawut	18	14.8	17.8	100.0
	Total	101	82.8	100.0	
Missing	System	21	17.2		
Total		122	100.0		

Pada sub variabel *opini keberadaan PKL* (tipe ordinal), jumlah terbanyak baik dari nilai modus maupun median berpendapat bahwa keberadaan PKL di satu sisi mengganggu namun di sisi lain juga dibutuhkan (47.5%), yang berpendapat sangat tidak mengganggu hanya 2.5%. Alasan terbesar berkaitan dengan adanya opini merasa terganggu dengan keberadaan PKL adalah karena ruang dawasja sebagai ruang publik menjadi terlihat kumuh (33.6%), sedangkan alasan sulitnya akses ke bangunan yang dituju hanya 7.4% (paling sedikit).

Tabel 4.30. Distribusi frekuensi lokasi parkir yang paling sering digunakan secara keseluruhan

Lokasi parkir yang paling sering digunakan

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	ruang transisi	12	9.8	9.8	9.8
	di ramp	2	1.6	1.6	11.5
	di trotoar	7	5.7	5.7	17.2
	di area parkir tepi jalan	101	82.8	82.8	100.0
Total		122	100.0	100.0	



Pada sub variabel *lokasi parkir yang paling sering digunakan* (tipe nominal), jumlah tertinggi adalah di area parkir tepi jalan (82.8%), dan yang paling sedikit adalah di ramp (1.6%).

Tabel 4.31. Distribusi frekuensi alasan pemilihan lokasi parkir secara keseluruhan

Alasan pemilihan lokasi parkir

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid tidak sesak/ leluasa	12	9.8	9.8	9.8
terpisah dari jalur lalin	6	4.9	4.9	14.8
cukup mendapat pencahayaan	1	.8	.8	15.6
teduh, permukaan tidak naik-turun	25	20.5	20.5	36.1
mudah dicapai, dekat dgn tempat tujuan dan mudah dilihat	78	63.9	63.9	100.0
Total	122	100.0	100.0	

Pada sub variabel *alasan pemilihan lokasi parkir* (tipe nominal), jumlah terbanyak adalah karena kemudahan aksesibilitas dan visibilitas (63.9%), alasan yang paling sedikit diungkapkan adalah kualitas pencahayaan (0.8%).

Tabel 4.32. Distribusi frekuensi opini kondisi parkir di area parkir tepi jalan secara keseluruhan

Opini kondisi parkir di area parkir tepi jln

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid sangat longgar dan tidak mengganggu	26	21.3	21.3	21.3
longgar tapi mengganggu	23	18.9	18.9	40.2
cukup sesak dan cukup mengganggu	38	31.1	31.1	71.3
sesak tapi tidak mengganggu	28	23.0	23.0	94.3
sangat sesak dan sangat mengganggu	7	5.7	5.7	100.0
Total	122	100.0	100.0	

Tabel 4.33. Distribusi frekuensi alasan ttg kondisi parkir di area parkir tepi jalan secara keseluruhan

Alasan terkait opini parkir di area parkir tepi jalan					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	menghalangi pandangan ke tempat tujuan	15	12.3	12.3	12.3
	telihat kumuh dan semerawut	25	20.5	20.5	32.8
	mengganggu kegiatan yang sedang dilakukan	34	27.9	27.9	60.7
	menyebabkan kemacetan	28	23.0	23.0	83.6
	menyebabkan kecelakaan lain	20	16.4	16.4	100.0
	Total	122	100.0	100.0	

Pada sub variabel *opini kondisi parkir di area parkir tepi jalan* (tipe ordinal), jumlah terbanyak maupun nilai median mengatakan cukup sesak dan cukup mengganggu (31.1%), dengan alasan karena adanya parkir di area parkir tepi jalan mengganggu kegiatan yang sedang dilakukan (27.9%). Sedangkan opini yang paling sedikit adalah sangat sesak dan sangat mengganggu (5.7%).

Tabel 4.34. Distribusi frekuensi opini kondisi parkir di jalur pedestrian secara keseluruhan

Opini kondisi parkir di jalur pedestrian					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	sangat longgar dan tidak mengganggu	10	8.2	14.7	14.7
	longgar tapi mengganggu	19	15.6	27.9	42.6
	cukup sesak dan cukup mengganggu	14	11.5	20.6	63.2
	sesak tapi tidak mengganggu	25	20.5	36.8	100.0
	Total	68	55.7	100.0	
Missing	System	54	44.3		
Total		122	100.0		

Tabel 4.35. Distribusi frekuensi alasan ttg kondisi parkir di jalur pedestrian secara keseluruhan

Alasan terkait opini parkir di jalur pedestrian					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	menghalangi pandangan ke tempat tujuan	23	18.9	29.1	29.1
	telihat kumuh dan semerawut	13	10.7	16.5	45.6
	mengganggu kegiatan yang sedang dilakukan	22	18.0	27.8	73.4
	menyebabkan kemacetan	5	4.1	6.3	79.7
	menyebabkan kecelakaan lalin	16	13.1	20.3	100.0
	Total	79	64.8	100.0	
Missing	System	43	35.2		
Total		122	100.0		

Pada sub variabel *opini kondisi parkir di jalur pedestrian* (tipe ordinal), dilihat dari nilai median responden beropini bahwa adanya parkir di jalur pedestrian dianggap cukup sesak dan cukup mengganggu (11.5%). Namun bila dilihat dari jumlah terbanyak mengatakan sesak tapi tidak mengganggu (20.5%) dengan alasan mengganggu aktivitas yang sedang dilakukan (18%). Sedangkan alasan yang paling sedikit diminati adalah menyebabkan kemacetan (4.1%).

Tabel 4.36. Distribusi frekuensi aktivitas di area parkir tepi jalan secara keseluruhan

Aktivitas di area parkir tepi jln					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	makan/ minum	6	4.9	4.9	4.9
	duduk-duduk/ berdiri menunggu	20	16.4	16.4	21.3
	bongkar muat barang	5	4.1	4.1	25.4
	parkir	82	67.2	67.2	92.6
	lain-lain....	9	7.4	7.4	100.0
Total		122	100.0	100.0	

Pada sub variabel *aktivitas di area parkir tepi jalan* (tipe nominal), aktivitas yang dilakukan umumnya adalah parkir (67.2%) dan yang sangat jarang dilakukan adalah kegiatan bongkar muat barang (4.1%).

Tabel 4.37. Distribusi frekuensi aktivitas di jalur pedestrian secara keseluruhan

Aktivitas di jalur pedestrian					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	makan/ minum	16	13.1	13.1	13.1
	duduk-duduk/ berdiri menunggu	62	50.8	50.8	63.9
	bongkar muat barang	3	2.5	2.5	66.4
	parkir	8	6.6	6.6	73.0
	lain-lain....	33	27.0	27.0	100.0
	Total	122	100.0	100.0	

Pada sub variabel *aktivitas di jalur pedestrian* (tipe nominal), aktivitas yang paling sering dilakukan adalah duduk-duduk/ berdiri menunggu (50.8%) dan aktivitas yang paling jarang dilakukan adalah bongkar muat barang (2.5%).

Berdasarkan uraian fungsi sirkulasi-parkir per-segmen maupun secara keseluruhan dapat disimpulkan bahwa sub variabel-sub variabel yang paling mempengaruhi perubahan guna ruang dawasja akibat fungsi sirkulasi-parkir adalah:

- Aktivitas (non fisik): terkait dengan aktivitas tambahan/ ikutan dari aktivitas pokok (parkir) seperti duduk-duduk/ berdiri menunggu, bongkar muat barang, makan-minum, dll.
- Lokasi: terkait dengan kondisi fisik (dimensi/ luasan, kepadatan, dll) dan kondisi non fisik seperti kriteria lokasi yang dibutuhkan (aksesibel dan visibel).

Hubungan sirkulasi-parkir dengan ruang dawasja dan activity support:

Berdasarkan distribusi frekuensi secara keseluruhan ruang dawasja terbesar yang digunakan oleh fungsi sirkulasi-parkir adalah area parkir tepi jalan (82.8%), dengan alasan karena kemudahan aksesibilitas dan visibilitas, yang juga sebagai atribut/ kriteria parkir yang diharapkan. Perubahan fungsi ruang dawasja terbesar oleh sirkulasi-parkir adalah di jalur pedestrian (50.8%) yaitu untuk duduk-duduk. Keberadaan PKL di jalur pedestrian maupun area parkir tepi jalan dianggap mengganggu karena memberi efek visual yang buruk (kumuh) terhadap ruang dawasja yang digunakan PKL-PKL tersebut, namun disisi lain keberadaannya juga dibutuhkan. Sedangkan terhadap kondisi parkir yang umumnya berada di area parkir tepi jalan dianggap sangat sesak dan mengganggu aktivitas yang dilakukan serta menghalangi pandangan ke tempat tujuan. Lokasi parkir yang diharapkan adalah area khusus yang tidak mengganggu aktivitas lain namun aksesibel dan visibel, seperti di belakang bangunan atau di ruang transisi.

## **2. Activity Support**

Uraian fungsi activity support (PKL) di bawah ini akan dibahas secara per-segmen kemudian secara keseluruhan, dimaksudkan untuk mengetahui sub variabel-sub variabel (data non fisik) yang paling berpengaruh terhadap perubahan guna ruang Dawasja akibat activity support (PKL).

### **2.A. Per-segmen**

Uraian fungsi activity support (PKL) secara per-segmen dimaksudkan untuk mengetahui sub variabel-sub variabel (data non fisik) yang paling berpengaruh

terhadap perubahan guna ruang Dawasja pada tiap segmen (Utara-Timur, Utara-Barat, Selatan-Timur, Selatan-Barat) dan besar pengaruhnya. Berikut akan diuraikan satu persatu dari setiap butir sub variabel dari variabel activity support hasil dari statistik deskriptif (distribusi frekuensi) yang dikemas dalam tabel untuk setiap segmen (untuk mempermudah perbandingan).

Tabel 4.38. distribusi frekuensi jenis usaha di tiap segmen

Jenis Usaha	Utara-Timur	Utara-Barat	Selatan-Timur	Selatan-Barat
ahli kunci, stempel, dan sejenisnya		12.5%		
tambal ban, reparasi dinamo		6.3%	33.3%	
PKL jok kendaraan	93.3%	12.5%	33.3%	50.0%
Kios rokok/ majalah	6.7%			25.0%
PKL makanan/ minuman		68.8%	33.3%	25.0%

Berdasarkan tabel distribusi frekuensi terhadap Jenis Usaha di atas dapat dilihat bahwa di segmen Utara-Timur sama dengan di Selatan-Barat jumlah PKL tertinggi adalah PKL jok kendaraan (93.3% dan 50%), di Utara-Barat adalah PKL makanan/ minuman (68.8%) dan di Selatan-Timur merata antara PKL makanan/ minuman, jok kendaraan dan tambal ban/ reparasi dinamo (masing-masing 33.3%). Terlihat bahwa jenis PKL jok dan PKL makanan/minuman adalah dominan yang memperkuat keberadaan ruang dawasja sebagai ruang publik. PKL jok, jenis PKL jumlah terbesar, secara tak langsung menjadi “ciri khas” koridor Jln. MH. Thamrin, Semarang.

Tabel 4.39. distribusi frekuensi Lama Berjualan di tiap segmen

Lama berjualan (hingga thn. 2003)*	Utara-Timur	Utara-Barat	Selatan-Timur	Selatan-Barat
tidak lama, jika kurang dari 1th		37.5%	16.7%	
kurang lama, jika 1th - 4th		25.0%	66.7%	50.0%
cukup lama, jika 5th	6.7%	12.5%	16.7%	
lama, jika 6th - 10th	6.7%	12.5%		25.0%
sangat lama, jika lebih dari 10th	86.7%	12.5%		25.0%

\* tipe data ordinal

Berdasarkan tabel distribusi frekuensi Lama Berjualan di atas, ada kekhasan pada PKL-PKL jok di segmen Utara-Timur yang ternyata umumnya sudah menempati lokasinya/ berjualan sangat lama (lebih dari 10 th) (86.7%). Peringkat kedua dan ketiga yaitu antara 1 – 4 th PKL-PKL di segmen Selatan-Timur (66.7%) dan Selatan-Barat (50%), sedangkan kelompok dominan yang “termuda” adalah kelompok PKL di Utara-Barat yaitu kurang dari 1 th (dilihat dari nilai modus 37.5%), meski di segmen inilah jumlah activity support (PKL) terbanyak. Namun bila dilihat dari nilai median, pada segmen Utara-Barat, lama berjualan sekitar 1-4 th (25%). Hal ini berarti ada kecenderungan perkembangan PKL dari arah Utara sepanjang sisi Timur ke Selatan sisi Timur, lalu berputar ke Selatan-Barat dan menuju ke Utara sepanjang sisi Barat, mengikuti arah sirkulasi-parkir kendaraan bermotor.

Tabel 4.40. distribusi frekuensi Cara Memperoleh Lokasi di tiap segmen

Cara memperoleh lokasi	Utara-Timur	Utara-Barat	Selatan-Timur	Selatan-Barat
pindah, tempat lama tidak ramai pengunjung	6.7%	12.5%		25.0%
beli dari teman	26.7%		16.7%	25.0%
mewarisi warisan keluarga (turun temurun)			33.3%	
mencari tempat yang masih kosong	33.3%	75.0%	50.0%	25.0%
mengelompokkan diri dengan jenis PKL yang sama	33.3%	12.5%		25.0%

Berdasarkan tabel frekuensi Cara Memperoleh Lokasi di atas, diketahui bahwa baik di Utara-Timur, Utara-Barat, Selatan-Timur dan Selatan-Barat lokasi diperoleh dengan mencari sendiri tempat yang masih kosong, menandakan adanya atribut kepadatan dan kesesakan. Peringkat kedua adalah mengelompokkan diri dengan jenis PKL yang sama (atribut teritori).

Tabel 4.41. distribusi frekuensi Jam Kerja di tiap segmen

Jam kerja	Utara-Timur	Utara-Barat	Selatan-Timur	Selatan-Barat
tidak tentu	6.7%	25.0%	16.7%	
sore – malam/ pagi ( $\pm$ 17.00-08.00 wib)				
siang – sore ( $\pm$ 11.00-17.00 wib)	6.7%	6.3%	16.7%	
pagi – siang ( $\pm$ 08.00-13.00 wib)				
pagi – sore ( $\pm$ 08.00-17.00 wib)	86.7%	68.8%	66.7%	100.0%

Berdasarkan tabel frekuensi Jam Kerja di atas, diketahui bahwa di setiap segmen umumnya jam kerja para PKL adalah  $\pm$  08.00-17.00 wib (pagi – sore hari), di Utara-Timur (86.7%), Utara-Barat (68.8%), di Selatan-Timur (66.7%) dan di Selatan-Barat (100%). Sehingga penggunaan ruang dawasja (jalur pedestrian dan area parkir tepi jalan) lebih berpeluang digunakan oleh activity support (PKL) secara kontinyu.

Tabel 4.42. distribusi frekuensi Jenis Pelanggan di tiap segmen

Pelanggan	Utara-Timur	Utara-Barat	Selatan-Timur	Selatan-Barat
pejalan kaki		37.5%	16.7%	
pemakai kendaraan umum			16.7%	25.0%
pemakai sepeda motor	20.0%	12.5%		50.0%
pemakai mobil pribadi	33.3%			
pemakai sepeda motor dan mobil pribadi	46.7%	50.0%	66.7%	25.0%



Berdasarkan tabel frekuensi Jenis Pelanggan di atas, diketahui bahwa pemakai kendaraan bermotor pribadi roda 2 dan 4 adalah jenis pelanggan dominan di segmen Utara-Timur (46.7%), Utara-Barat (50%) dan Selatan-Timur (66.7%). Sedangkan pemakai kendaraan bermotor roda 2 adalah jenis pelanggan terbanyak di Selatan-Barat (50%). Kedua jenis moda transportasi ini yang paling sering ditemui di sepanjang koridor Jln. MH. Thamrin, Semarang, karena keterkaitan dengan jenis activity support (formal dan informal) yang dominan, misalnya PKL jok (kelompok terbesar dari sektor informal) dimana pelanggannya tentu pemakai kendaraan bermotor. Penggunaan ruang dawassa (terutama area parkir tepi jalan) berpeluang besar digunakan oleh pemakai kendaraan bermotor.

Tabel 4.43. distribusi frekuensi Cara Menarik Pelanggan di tiap segmen

Cara menarik pelanggan	Utara-Timur	Utara-Barat	Selatan-Timur	Selatan-Barat
memanggil-manggil	26.7%	6.3%		25.0%
memasang perabot sedekat mungkin dengan tempat parkir	26.7%	18.8%		
menggantung perabot	40.0%	12.5%	66.7%	25.0%
memasang papan reklame di batang pohon	6.7%	6.3%	16.7%	25.0%
memasang spanduk		56.3%	16.7%	25.0%

Berdasarkan tabel distribusi frekuensi Cara Menarik Pelanggan di atas, dapat diketahui bahwa dengan menggantung perabot (membuat “showroom”) pada media tertentu adalah cara terbanyak yang ditemukan di segmen Utara-Timur (40%) dan Selatan-Timur (66.7%). Sedangkan dengan memasang spanduk adalah cara terbanyak yang dilakukan PKL di segmen Utara-Barat (56.3%). Di Selatan-Barat lebih merata, baik dengan cara memanggil-manggil, menggantung perabot dan memasang papan reklame/ spanduk (masing-masing 25%). Hal ini sangat

terkait erat dengan jenis usaha PKL. Dimana jenis usaha PKL jok cenderung memakai cara memajang perabot, sedangkan PKL makanan/ minuman cenderung memakai cara memasang spanduk. Kemungkinan cara- cara ini dianggap paling efektif untuk menarik perhatian pelanggan/ calon pelanggan yang lewat dengan kendaraan bermotor (media komunikasi non verbal). Cara-cara tersebut membutuhkan lokasi penempatan yang juga mempengaruhi perubahan guna ruang dawassa, karena menggantung perabot, memasang spanduk/ papan reklame pada media tertentu biasanya di lakukan di jalur pedestrian dan area parkir tepi jalan.

Tabel 4.44. distribusi frekuensi Peralatan Kerja di tiap segmen

Peralatan kerja	Utara-Timur	Utara-Barat	Selatan-Timur	Selatan-Barat
gerobak dan mesin kerja	66.7%	18.8%	83.3%	25.0%
gerobak, mesin kerja dan spanduk/ papan reklame		18.8%		
tenda, gerobak, mesin kerja, dan spanduk/ papan reklame	13.3%	56.3%	16.7%	50.0%
kendaraan bermotor, gerobak, mesin kerja, dan spanduk/ papan reklame	6.7%			
tenda, kendaraan bermotor, gerobak, mesin kerja, dan spanduk/ papan reklame	13.3%	6.3%		25.0%

Berdasarkan tabel distribusi frekuensi Peralatan Kerja di atas, dapat diketahui bahwa jenis peralatan kerja pun dipengaruhi oleh jenis usahanya. Pada segmen Utara-Timur dan Selatan-Timur, gerobak dan mesin kerja adalah jenis peralatan kerja (PKL jok kendaraan) yang paling banyak digunakan (masing-masing 66.7% dan 83.3%). Sedangkan di segmen Utara-Barat dan Selatan-Barat, tenda, gerobak, mesin kerja dan spanduk/ papan reklame adalah perlengkapan kerja (PKL makanan/ minuman) yang paling banyak digunakan (masing-masing 56.3% dan 50%). Peralatan-peralatan kerja tsb tentunya juga membutuhkan luasan ruang

tertentu untuk perletakkan/ penyimpanannya di ruang dawasja yang berarti fungsi ruang dawasja juga sebagai tempat penyimpanan. Hal ini juga akan memberi efek visual terhadap ruang dawasja. Perabot dapat mempengaruhi persepsi dan penilaian orang (pengguna jalan yang lain) terhadap ukuran ruang, sebagai contoh dengan adanya perabot di ruang dawasja akan memberi efek ruang menjadi lebih sempit, meningkatnya derajat keterlingkupan (*enclosure*), dll.

Tabel 4.45. distribusi frekuensi Fungsi Peralatan Kerja di tiap segmen

Fungsi peralatan/ perabot	Utara-Timur	Utara-Barat	Selatan-Timur	Selatan-Barat
memberi batasan antar PKL		6.3%		
memberi tanda bahwa tempat ini ada yang memiliki		6.3%	33.3%	
memberi identitas jenis PKL	60.0%		16.7%	25.0%
menarik perhatian pelanggan/ pengunjung	33.3%	6.3%	16.7%	
mendukung pekerjaan	6.7%	81.3%	33.3%	75.0%

Berdasarkan tabel distribusi frekuensi Fungsi Peralatan/ Perabot di atas dapat diketahui bahwa para responden di segmen Utara-Timur berpendapat peralatan/ perabot kerja lebih berfungsi untuk memberi identitas jenis usaha PKL (60%), menandai adanya atribut teritorial dengan kejelasan fisik yaitu perabot. Pada segmen Utara-Barat dan Selatan-Barat (masing-masing 81.3% dan 75%) berpendapat bahwa fungsi peralatan/ perabot lebih untuk mendukung proses bekerja. Sedangkan pada segmen Selatan-Timur (33.3%) antara untuk mendukung pekerjaan dan menandai kepemilikan (adanya atribut *interior personalization/ teritori*).

Tabel 4.46. distribusi frekuensi Kriteria Lokasi yang Diharapkan di tiap segmen

Lokasi yang diharapkan	Utara-Timur	Utara-Barat	Selatan-Timur	Selatan-Barat
leluasa/ tidak sesak		18.8%		
aman dari kejahatan dan terpisah dari jalur lalu lintas			16.7%	
cukup mendapat pencahayaan				
teduh, permukaan rata dengan perkerasan dan ada tempat untuk duduk-duduk	13.3%	18.8%		
yang ramai/ mudah dicapai dan mudah dilihat oleh pelanggan	86.7%	62.5%	83.3%	100.0%

Berdasarkan tabel distribusi frekuensi Kriteria Lokasi Berjualan yang Diharapkan di atas, dapat diketahui bahwa kriteria yang paling diharapkan adalah lokasi yang aksesibel dan visibel, pada segmen Utara-Timur (86.7%), Utara-Barat (62.5%), Selatan-Timur (83.3%) dan Selatan-Barat (100%).

Tabel 4.47. distribusi frekuensi Opini ttg Parkir di Jalur Pedestrian di tiap segmen

Opini ttg parkir di jalur pedestrian*	Utara-Timur	Utara-Barat	Selatan-Timur	Selatan-Barat
sangat tidak mengganggu		12.5%	33.3%	25.0%
tidak mengganggu	73.3%	18.8%	33.3%	
cukup mengganggu	20.0%	43.8%	16.7%	50.0%
mengganggu	6.7%	12.5%		
sangat mengganggu		12.5%	16.7%	25.0%

\* tipe data ordinal

Tabel 4.48. distribusi frekuensi Alasan Opini ttg Parkir di jalur pedestrian di tiap segmen

Alasan terkait dengan parkir di jalur pedestrian	Utara-Timur	Utara-Barat	Selatan-Timur	Selatan-Barat
tempat bekerja menjadi makin sempit	6.7%	18.8%	33.3%	
tempat meletakkan perabot menjadi sempit	53.3%	31.3%	16.7%	75.0%
tempat bekerja menjadi tidak terlihat oleh pelanggan/ pengunjung	13.3%	6.3%	16.7%	
mengganggu pekerjaan yang sedang dilakukan pelanggan berebut tempat parkir	26.7%	43.8%	16.7%	25.0%
			16.7%	

Berdasarkan tabel distribusi frekuensi Opini dan alasan ttg parkir di jalur pedestrian di atas, dapat diketahui bahwa para responden pada segmen Utara-Timur (73.3%) dan Selatan-Timur (33.3%) umumnya tidak terganggu oleh adanya parkir kendaraan bermotor di jalur pedestrian. Sedangkan pada segmen Utara-Barat (43.8%) dan Selatan-Barat (50%) merasa cukup terganggu, dengan alasan mengganggu pekerjaan/ aktivitas yang sedang dilakukan (43.8%) di segmen Utara-Barat dan ruang untuk meletakkan perabot menjadi makin sempit (75%) di segmen Selatan-Barat.

Tabel 4.49. distribusi frekuensi Opini ttg Parkir di area parkir tepi jalan di tiap segmen

Opini ttg parkir di area parkir tepi jalan*	Utara-Timur	Utara-Barat	Selatan-Timur	Selatan-Barat
sangat tidak mengganggu	6.7%	43.8%	16.7%	25.0%
tidak mengganggu		6.3%		
cukup mengganggu	20.0%	12.5%	16.7%	50.0%
mengganggu		6.3%		
sangat mengganggu				

\* tipe data ordinal

Tabel 4.50. distribusi frekuensi Alasan Opini ttg Parkir di area parkir tepi jalan di tiap segmen

Alasan terkait dengan parkir di area parkir tepi jalan	Utara-Timur	Utara-Barat	Selatan-Timur	Selatan-Barat
tempat bekerja menjadi makin sempit	6.7%		33.3%	
tempat meletakkan perabot menjadi sempit				
tempat bekerja menjadi tidak terlihat oleh pelanggan/ pengunjung	6.7%	6.3%		
mengganggu pekerjaan yang sedang dilakukan				
Pelanggan berebut tempat parkir				

Berdasarkan tabel distribusi frekuensi Opini dan alasan ttg parkir di area parkir tepi jalan di atas, dapat diketahui bahwa parkir di area parkir tepi jalan umumnya

cukup mengganggu, hal ini menjadi frekuensi tertinggi pada segmen Utara-Timur (20%) dan Selatan-Barat (50%), dengan alasan tempat bekerja menjadi makin sempit dan sulit dilihat oleh pelanggan/ pengunjung (6.7%). Di segmen Selatan-Timur sama banyak yang menyatakan sangat tidak mengganggu dan cukup mengganggu (masing-masing 16.7%). Merasa terganggu karena tempat bekerja menjadi makin sempit (33.3%). Di Utara-Barat (43.8%) menyatakan merasa sangat tidak terganggu. Hal ini didukung oleh hasil observasi peneliti dimana tingkat kepadatan sirkulasi-parkir di segmen Utara-Barat memang paling rendah, sedangkan di segmen Utara-Timur dan Selatan-Timur paling tinggi, meskipun bila dilihat dari tabel distribusi frekuensi pelanggan terbesar adalah pengguna kendaraan bermotor. Jadi disini terjadi konflik antara kebutuhan ruang dan pemasaran.

Tabel 4.51. distribusi frekuensi Pemilihan Lokasi Kerja di tiap segmen

Lokasi kerja	Utara-Timur	Utara-Barat	Selatan-Timur	Selatan-Barat
di ramp (trotoar yang dibuat miring)		6.3%	16.7%	25.0%
di trotoar	80.0%	75.0%	16.7%	25.0%
di area parkir tepi jalan	13.3%	6.3%	16.7%	
di trotoar dan area parkir tepi jalan	6.7%	12.5%		50.0%
di jalur lalu lintas				

Tabel 4.52. distribusi frekuensi Alasan Pemilihan Lokasi di tiap segmen

Alasan pemilihan lokasi	Utara-Timur	Utara-Barat	Selatan-Timur	Selatan-Barat
terpisah dari jalur lalu lintas		12.5%		
leluasa untuk bekerja/ tidak merasa bersesakan	73.3%	62.5%	16.7%	50.0%
teduh/ tidak panas, bisa untuk duduk-duduk dan rata				
lebih ramai dan mudah dikenali pelanggan	6.7%			
lebih dekat dengan tempat parkir	6.7%	25.0%	16.7%	50.0%

Berdasarkan tabel distribusi frekuensi Lokasi Kerja dan Alasan Pemilihannya di atas, dapat diketahui bahwa pada segmen Utara-Timur (80%) dan Utara-Barat (75%) penggunaan terbesar ruang dawasja jalur pedestrian, dengan alasan lebih leluasa untuk beraktivitas/ tidak bersesakan (masing-masing 73.3% dan 62.5%). Pada segmen Selatan-Timur seimbang antara penggunaan jalur pedestrian atau area parkir tepi jalan (masing-masing 16.7%) selain karena alasan lebih leluasa/ tidak bersesakan juga karena kedua tempat tsb dinilai lebih dekat dengan tempat parkir kendaraan bermotor (pelanggan). Sedangkan di segmen Selatan-Barat kedua-duanya (jalur pedestrian dan area parkir tepi jalan dipakai bersamaan) (50%) dengan alasan yang sama seperti di Selatan-Timur. Jadi jalur pedestrian dan area parkir tepi jalan merupakan ruang/ lokasi yang paling sering digunakan oleh fungsi activity support (PKL) karena dianggap strategis sesuai dengan kriteria lokasi yang mereka harapkan.

Tabel 4.53. distribusi frekuensi Aktivitas di Jalur pedestrian di tiap segmen

Aktivitas di jalur pedestrian	Utara-Timur	Utara-Barat	Selatan-Timur	Selatan-Barat
membersihkan dasaran dan perabot (berkemas)				
Menunggu pelanggan + duduk-duduk membuat dasaran	20.0%	12.5%	16.7%	25.0%
Memajang barang-barang/ perabot dagangan melayani pelanggan		6.3%	50.0%	25.0%

Berdasarkan tabel distribusi frekuensi Aktivitas di Jalur Pedestrian di atas, dapat diketahui bahwa umumnya ada 2 aktivitas yang dilakukan di jalur pedestrian yaitu menunggu pelanggan/ duduk-duduk dan melayani pelanggan. Terlihat bahwa ada

perubahan fungsi jalur pedestrian yang seharusnya untuk pejalan kaki berubah menjadi tempat beraktivitas PKL.

Tabel 4.54. distribusi frekuensi Aktivitas di area parkir tepi jalan di tiap segmen

Aktivitas di area parkir tepi jalan	Utara-Timur	Utara-Barat	Selatan-Timur	Selatan-Barat
membersihkan dasaran dan perabot (berkemas)				
menunggu pelanggan + duduk-duduk		25.0%	16.7%	25.0%
membuat dasaran	6.7%	37.5%	16.7%	
memajang barang-barang/ perabot dagangan	93.3%	31.3%	50.0%	75.0%
melayani pelanggan		6.3%	16.7%	

Berdasarkan tabel distribusi frekuensi Aktivitas di area parkir tepi jalan di atas, dapat diketahui bahwa area parkir tepi jalan di segmen Utara-Timur (93.3%), di Selatan-Timur (50%) dan di Selatan-Barat (75%) digunakan sebagai tempat memajang barang-barang/ perabot dagangan sedangkan di Utara-Barat ada yang menggunakan untuk membuat dasaran (37.5%). Selain juga ada aktivitas menunggu pelanggan/ duduk-duduk dan juga melayani pelanggan di area parkir tepi jalan ini. Terlihat bahwa ada perubahan fungsi area parkir tepi jalan yang seharusnya untuk parkir berubah menjadi tempat beraktivitas PKL.

Tabel 4.55. distribusi frekuensi Perlakuan thd Dasaran dan Perabot di tiap segmen

Perlakuan thd dasaran dan perabot sebelum pulang	Utara-Timur	Utara-Barat	Selatan-Timur	Selatan-Barat
meninggalkan seluruh dasaran dan perabot di tempat	40.0%	18.8%	33.3%	
meninggalkan dasaran dan sebagian perabot	13.3%	6.3%		
meninggalkan dasaran dan membawa pulang semua perabot				
membawa pulang dasaran tetapi meninggalkan perabot	20.0%	50.0%		25.0%
membawa pulang seluruh dasaran dan perabot	26.7%	25.0%	66.7%	75.0%



Berdasarkan tabel distribusi frekuensi Perlakuan terhadap Dasaran dan Perabot Sebelum Pulang di atas, dapat dilihat bahwa pada segmen Utara-Timur (40%) cenderung untuk meninggalkan seluruh dasaran dan perabot di lokasinya bekerja, di Utara-Barat (50%) membawa pulang dasaran tapi meninggalkan perabot, sedangkan di segmen Selatan-Timur (66.7%) dan Selatan-Barat (75%) paling *moveable*, membawa pulang seluruh dasaran dan perabot. Hal ini didukung pula oleh observasi peneliti bahwa *physical traces* di jalur pedestrian dan area parkir tepi jalan lebih banyak ditemukan di penggal Utara. Kecenderungan ini juga terkait dengan kebutuhan teritorial, dimana dengan meninggalkan perabot (tanda-tanda fisik/ konkrit) untuk menandakan kepemilikan. Ruang dawasja (jalur pedestrian dan area parkir tepi jalan) berfungsi sebagai tempat “penyimpanan” barang.

Tabel 4.56. distribusi frekuensi Perubahan Kondisi PKL dan sirkulasi-parkir di tiap segmen

Perubahan kondisi PKL dan sirkulasi-parkir	Utara-Timur	Utara-Barat	Selatan-Timur	Selatan-Barat
jumlah dan jenis PKL serta sirkulasi-parkir tidak terlalu padat	13.3%	12.5%	16.7%	
jumlah dan jenis PKL cukup padat, sirkulasi-parkir makin sepi			16.7%	
jumlah dan jenis PKL tetap, sirkulasi-parkir makin padat		18.8%	33.3%	25.0%
jumlah dan jenis PKL makin padat dan sesak, sirkulasi-parkir tetap	6.7%	12.5%	33.3%	
jumlah dan jenis PKL maupun sirkulasi-parkir makin padat	80.0%	56.3%		75.0%

Berdasarkan tabel distribusi frekuensi Perubahan Kondisi PKL dan sirkulasi-parkir di atas, diketahui bahwa memang telah terjadi perubahan kondisi sirkulasi-parkir dan PKL cenderung makin padat.

Tabel 4.57. distribusi frekuensi Perubahan Guna Jalur pedestrian dan area parkir tepi jalan di tiap segmen

<b>Perubahan guna jalur pedestrian dan area parkir tepi jalan</b>	<b>Utara-Timur</b>	<b>Utara-Barat</b>	<b>Selatan-Timur</b>	<b>Selatan-Barat</b>
trotoar sebagai tempat pejalan kaki dan tidak ada area parkir tepi jalan	20.0%	12.5%	16.7%	
trotoar sebagai tempat pejalan kaki dan area parkir tepi jalan untuk parkir	33.3%	12.5%	66.7%	
trotoar sebagai tempat bekerja PKL dan area parkir tepi jalan untuk parkir	26.7%	68.8%		75.0%
trotoar sebagai tempat pejalan kaki dan area parkir tepi jalan untuk PKL		6.3%	16.7%	25.0%
trotoar dan area parkir tepi jalan sebagai tempat bekerja PKL	20.0%			

Berdasarkan tabel distribusi frekuensi Perubahan Guna Jalur pedestrian dan area parkir tepi jalan di atas diketahui bahwa memang telah terjadi perubahan fungsi ruang dawasja. Di sisi Timur baik penggal Utara maupun Selatan (33.3% dan 66.7%) bahwa jalur pedestrian dahulu masih berfungsi sebagai tempat pejalan kaki dan area parkir tepi jalan sebagai tempat parkir, sedangkan di sisi Barat, penggal Utara maupun Selatan jalur pedestrian sudah berubah fungsi sebagai tempat bekerja PKL dan area parkir tepi jalan tetap untuk parkir. Hal ini terkait erat dengan lama responden berjualan di Jln. MH. Thamrin, Semarang ini.

## 2.B. Secara Keseluruhan

Uraian fungsi activity support (PKL) ini dimaksudkan untuk membandingkan hasil distribusi frekuensi setiap sub variabel (dari variabel activity support) yang dianalisis per-segmen dengan secara keseluruhan. Berdasarkan hasil distribusi frekuensi terhadap fungsi activity support (PKL) dilihat secara keseluruhan segmen (dari 41 responden), ditemukan bahwa:

Tabel 4.58. Distribusi frekuensi jenis usaha secara keseluruhan

Jenis usaha		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	ahli kunci, stempel, dan sejenisnya	2	4.9	4.9	4.9
	tambal ban, reparasi dinamo	3	7.3	7.3	12.2
	PKL jok kendaraan	20	48.8	48.8	61.0
	kios rokok/ majalah	2	4.9	4.9	65.9
	PKL makanan/ minuman	14	34.1	34.1	100.0
	Total	41	100.0	100.0	

Pada sub variabel *jenis usaha* (tipe nominal) jumlah terbanyak adalah jenis PKL jok kendaraan (48.8%) dan yang paling sedikit adalah jenis PKL ahli kunci, stempel, dan kios rokok/ majalah (masing-masing 4.9%).

Tabel 4.59. Distribusi frekuensi lama berjualan secara keseluruhan

lama berjualan (hingga th.2003)		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	tidak lama	7	17.1	17.1	17.1
	kurang lama	10	24.4	24.4	41.5
	cukup lama	4	9.8	9.8	51.2
	lama	4	9.8	9.8	61.0
	sangat lama	16	39.0	39.0	100.0
	Total	41	100.0	100.0	

Pada sub variabel *lama berjualan* (tipe ordinal) dari nilai median data keseluruhan adalah sekitar 5 th (9.8%) namun umumnya (nilai modus) lama berjualan lebih dari 10 th (39%).

Tabel 4.60. Distribusi frekuensi cara memperoleh lokasi secara keseluruhan

cara memperoleh lokasi					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	pindah km tempat lama tidak ramai	4	9.8	9.8	9.8
	beli dari teman	6	14.6	14.6	24.4
	mewarisi warisan keluarga	2	4.9	4.9	29.3
	mencari tempat yg masih kosong	21	51.2	51.2	80.5
	mengelompokkan diri dgn jenis PKL yg sama	8	19.5	19.5	100.0
	Total	41	100.0	100.0	

Pada sub variabel *cara memperoleh lokasi* (tipe nominal) jumlah terbanyak adalah dengan mencari tempat yang masih kosong (51.2%) dan yang paling sedikit adalah karena warisan (4.9%).

Tabel 4.61. Distribusi frekuensi jam kerja secara keseluruhan

jam kerja					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	tidak tentu	6	14.6	14.6	14.6
	siang-sore	3	7.3	7.3	22.0
	pagi-sore	32	78.0	78.0	100.0
	Total	41	100.0	100.0	

Pada sub variabel *jam kerja* (tipe nominal) jumlah terbanyak adalah dari pagi – sore ( $\pm 08.00 - 17.00$  wib) (78%) dan yang paling sedikit adalah dari siang – sore ( $\pm 11.00 - 17.00$  wib) (7.3%).

Tabel 4.62. Distribusi frekuensi pelanggan secara keseluruhan

pelanggan		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	pejalan kaki	7	17.1	17.1	17.1
	pemakai kendaraan umum	2	4.9	4.9	22.0
	pemakai sepeda motor	7	17.1	17.1	39.0
	pemakai mobil pribadi	5	12.2	12.2	51.2
	pemakai sepeda motor dan mobil pribadi	20	48.8	48.8	100.0
	Total	41	100.0	100.0	

Pada sub variabel *pelanggan* (tipe nominal) jumlah jenis pelanggan terbanyak adalah pemakai kendaraan bermotor roda 2 dan 4 pribadi (48.8%) dan jumlah paling sedikit adalah pemakai kendaraan umum (4.9%).

Tabel 4.63. Distribusi frekuensi cara menarik pelanggan secara keseluruhan

cara menarik pelanggan		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	memanggil-manggil	6	14.6	14.6	14.6
	memasang perabot sedekat mungkin dgn tempat parkir	7	17.1	17.1	31.7
	menggantung perabot	13	31.7	31.7	63.4
	memasang papan reklame di pohon	4	9.8	9.8	73.2
	memasang spanduk	11	26.8	26.8	100.0
	Total	41	100.0	100.0	

Pada sub variabel *cara menarik pelanggan* (tipe nominal) umumnya dengan cara menggantung perabot (31.7%) dan dengan memasang papan reklame di pohon (9.8%) menjadi pilihan yang paling kecil.

Tabel 4.64. Distribusi frekuensi peralatan kerja secara keseluruhan

peralatan kerja		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	gerobak dan mesin kerja	19	46.3	46.3	46.3
	gerobak, mesin kerja dan spanduk/ papan reklame	3	7.3	7.3	53.7
	tenda, gerobak, mesin kerja dan spanduk/ papan reklame	14	34.1	34.1	87.8
	kend. bermotor, gerobak, mesin kerja dan spanduk/ papan reklame	1	2.4	2.4	90.2
	tenda, kend. bermotor, gerobak, mesin kerja, spanduk/ reklame	4	9.8	9.8	100.0
	Total	41	100.0	100.0	

Pada sub variabel *peralatan kerja* (tipe nominal) umumnya berupa gerobak dan mesin kerja (mesin jahit, mesin serut es, kompresor, dll) (46.3%) dan sangat sedikit yang menggunakan kendaraan bermotor, gerobak, mesin kerja, spanduk/ papan reklame sekaligus (2.4%).

Tabel 4.65. Distribusi frekuensi fungsi peralatan kerja secara keseluruhan

fungsi peralatan/ perabot		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	memberi batasan antar PKL	1	2.4	2.4	2.4
	memberi tanda kepemilikan	3	7.3	7.3	9.8
	memberi identitas jenis PKL	11	26.8	26.8	36.6
	menarik perhatian pelanggan	7	17.1	17.1	53.7
	mendukung pekerjaan	19	46.3	46.3	100.0
	Total	41	100.0	100.0	

Pada sub variabel *fungsi peralatan/ perabot* (tipe nominal) terbanyak adalah untuk mendukung pekerjaan (46.3%) dan jumlah paling sedikit adalah untuk memberi batasan antar PKL (2.4%).

Tabel 4.66. Distribusi frekuensi lokasi yang diharapkan secara keseluruhan

Lokasi yang diharapkan					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	leluasa/ tidak sesak	3	7.3	7.3	7.3
	aman dari kejahatan dan terpisah dari jalur lalin	1	2.4	2.4	9.8
	teduh, permukaan rata dgn perkerasan dan ada tempat duduk	5	12.2	12.2	22.0
	yg ramai/ mudah dicapai dan dilihat pelanggan	32	78.0	78.0	100.0
	Total	41	100.0	100.0	

Pada sub variabel *kriteria lokasi yang diharapkan* (tipe nominal) jumlah terbanyak adalah kemudahan aksesibilitas dan visibilitas (78%) dan jumlah terkecil adalah keamanan dari tindak kejahatan dan jalur lalu lintas (2.4%).

Tabel 4.67. Distribusi frekuensi opini ttg parkir di jalur pedestrian secara keseluruhan

opini ttg parkir di jalur pedestrian					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	sangat tidak mengganggu	5	12.2	12.2	12.2
	tidak mengganggu	16	39.0	39.0	51.2
	cukupmengganggu	13	31.7	31.7	82.9
	mengganggu	3	7.3	7.3	90.2
	sangat mengganggu	4	9.8	9.8	100.0
	Total	41	100.0	100.0	

Tabel 4.68. Distribusi frekuensi opini ttg parkir di area parkir tepi jalan secara keseluruhan

opini ttg parkir di area parkir tepi jln

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	sangat tidak mengganggu	10	24.4	50.0	50.0
	tidak mengganggu	1	2.4	5.0	55.0
	cukup mengganggu	8	19.5	40.0	95.0
	mengganggu	1	2.4	5.0	100.0
	Total	20	48.8	100.0	
Missing	System	21	51.2		
Total		41	100.0		

Tabel 4.69. Distribusi frekuensi alasan ttg parkir di jalur pedestrian secara keseluruhan

alasan terkait dgn parkir di jalur pedestrian

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	tempat bekerja makin sempit	6	14.6	14.6	14.6
	tempat meletakkan perabot mjd sempit	17	41.5	41.5	56.1
	tempat bekerja mjd tdk terlihat pelanggan	4	9.8	9.8	65.9
	mengganggu pekerjaan yg sedang dilakukan	13	31.7	31.7	97.6
	pelanggan berebut tempat parkir	1	2.4	2.4	100.0
	Total	41	100.0	100.0	

Tabel 4.70. Distribusi frekuensi alasan ttg parkir di area parkir tepi jalan secara keseluruhan

alasan terkait dgn parkir di area parkir tepi jln

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	tempat bekerja makin sempit	3	7.3	60.0	60.0
	tempat bekerja mjd tdk terlihat pelanggan	2	4.9	40.0	100.0
	Total	5	12.2	100.0	
Missing	System	36	87.8		
Total		41	100.0		



Pada sub variabel *opini tentang parkir di jalur pedestrian dan area parkir tepi jalan* (tipe ordinal) dari nilai median berpendapat tidak mengganggu (masing-masing 39% dan 2.4%) sedangkan dilihat dari nilai modus tidak jauh berbeda yaitu sangat tidak/ tidak mengganggu (masing-masing 39% dan 24.4%). Namun pada peringkat kedua ada yang berpendapat cukup mengganggu (masing-masing 31.7% dan 19.5%), hal ini terkait erat dengan sub variabel *alasan terkait dengan opini parkir di jalur pedestrian dan area parkir tepi jalan* (tipe nominal), dimana alasan terbesar masing-masing adalah karena area untuk meletakkan perabot menjadi makin sempit (41.5%) dan tempat bekerja makin sempit (7.3%).

Tabel 4.71. Distribusi frekuensi lokasi kerja secara keseluruhan

		lokasi kerja			
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	di ramp (trotoar yang dibuat miring)	3	7.3	7.3	7.3
	di trotoar	26	63.4	63.4	70.7
	di area parkir tepi jln	7	17.1	17.1	87.8
	di trotoar dan area parkir tepi jln	5	12.2	12.2	100.0
	Total	41	100.0	100.0	

Pada sub variabel *lokasi kerja* (tipe nominal) jumlah terbanyak adalah di jalur pedestrian (63.4%) dan yang terkecil adalah di ramp (7.3%).

Tabel 4.72. Distribusi frekuensi alasan pemilihan lokasi kerja secara keseluruhan

alasan pemilihan lokasi		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	terpisah dari jalur lalin	2	4.9	5.7	5.7
	leluasa unt bekerja/ tdk bersesakan	24	58.5	68.6	74.3
	lebih ramai dan mudah dikenali pelanggan	1	2.4	2.9	77.1
	lebih dekat dengan tempat parkir	8	19.5	22.9	100.0
	Total	35	85.4	100.0	
Missing	System	6	14.6		
Total		41	100.0		

Pada sub variabel *alasan pemilihan lokasi yang mereka tempati saat ini* (tipe nominal) umumnya adalah leluasa untuk bekerja/ tidak bersesakan (58.5%) dan paling sedikit adalah karena aksesibel dan visibel (2.4%).

Tabel 4.73. Distribusi frekuensi aktivitas di jalur pedestrian secara keseluruhan

aktivitas di jalur pedestrian		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	menunggu pelanggan dan duduk-duduk	7	17.1	58.3	58.3
	melayani pelanggan	5	12.2	41.7	100.0
	Total	12	29.3	100.0	
Missing	System	29	70.7		
Total		41	100.0		

Pada sub variabel *aktivitas yang dilakukan di jalur pedestrian* (tipe nominal) umumnya adalah menunggu pelanggan dan duduk-duduk (17.1%) dan jumlah terkecil adalah melayani pelanggan (12.2%).

Tabel 4.74. Distribusi frekuensi aktivitas di area parkir tepi jalan secara keseluruhan

aktivitas di area parkir tepi jln

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid menunggu pelanggan dan duduk-duduk	6	14.6	14.6	14.6
membuat dasaran	8	19.5	19.5	34.1
memajang barang/ perabot dagangan	25	61.0	61.0	95.1
melayani pelanggan	2	4.9	4.9	100.0
Total	41	100.0	100.0	

Pada sub variabel *aktivitas yang dilakukan di area parkir tepi jalan* (tipe nominal) umumnya adalah memajang barang/ perabot dagangan (61%) dan jumlah terkecil adalah melayani pelanggan (4.9%).

Tabel 4.75. Distribusi frekuensi perlakuan thd perabot secara keseluruhan

perlakuan thd dasaran dan perabot sebelum pulang

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid meninggalkan seluruh dasaran dan perabot di tempat	11	26.8	26.8	26.8
meninggalkan dasaran dan sebagian perabot	3	7.3	7.3	34.1
membawa pulang dasaran tapi meninggalkan perabot	12	29.3	29.3	63.4
membawa pulang seluruh dasaran dan perabot	15	36.6	36.6	100.0
Total	41	100.0	100.0	

Pada sub variabel *perlakuan terhadap dasaran dan perabot sebelum pulang* (tipe nominal) jumlah terbesar adalah mereka membawa pulang seluruh dasaran dan perabot (36.6%) dan jumlah terkecil adalah meninggalkan dasaran dan sebagian perabot (7.3%).

Tabel 4.76. Distribusi frekuensi perubahan kondisi PKL dan sirkulasi-parkir secara keseluruhan

perubahan kondisi PKL dan sirkulasi-parkir

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid jumlah dan jenis PKL, sirkulasi-parkir tdk terlalu padat	5	12.2	12.2	12.2
jumlah dan jenis PKL padat, sirkulasi-parkir makin sepi	1	2.4	2.4	14.6
jml dan jns PKL tetap, sirkulasi-parkir makin ramai	6	14.6	14.6	29.3
jml dan jns PKL makin padat dan sesak, sirkulasi-parkir tetap	5	12.2	12.2	41.5
jml dan jns PKL maupun sirkulasi parkir makin padat	24	58.5	58.5	100.0
Total	41	100.0	100.0	

Pada sub variabel *perubahan kondisi PKL dan sirkulasi-parkir saat pertama kali datang hingga saat ini* (tipe nominal) jumlah terbesar mengatakan jumlah dan jenis PKL maupun sirkulasi-parkir kendaraan bermotor makin padat (58.5%) dan sangat sedikit yang berpendapat bahwa jumlah/ jenis PKL makin padat sementara sirkulasi-parkir makin sepi (2.4%).

Tabel 4.77. Distribusi frekuensi perubahan jalur pedestrian dan area parkir tepi jalan secara keseluruhan

perubahan jalur pedestrian dan area parkir tepi jln

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid trotoar: tempat pejalan kaki; tidak ada area parkir tepi jln	6	14.6	14.6	14.6
trotoar: tempat pejalan kaki; area parkir tepi jln: unt parkir	11	26.8	26.8	41.5
trotoar: untuk PKL; area parkir tepi jln: parkir	18	43.9	43.9	85.4
trotoar: tempat pejalan kaki; area parkir tepi jln: unt PKL	3	7.3	7.3	92.7
trotoar dan area parkir tepi jln: unt PKL	3	7.3	7.3	100.0
Total	41	100.0	100.0	

Pada sub variabel *perubahan fungsi jalur pedestrian dan area parkir tepi jalan* (tipe nominal), jumlah terbanyak mengatakan bahwa jalur pedestrian untuk PKL dan area parkir tepi jalan untuk parkir (43.9%).

Berdasarkan uraian fungsi activity support per-segmen maupun secara keseluruhan dapat disimpulkan bahwa sub variabel-sub variabel yang paling mempengaruhi perubahan guna ruang dawasja akibat fungsi activity support (PKL) adalah:

- Aktivitas (non fisik): terkait dengan aktivitas pokok yang dilakukan setiap hari seperti membuat dasaran, menunggu/ melayani pelanggan, berkemas (perlakuan terhadap dasaran dan perabot sebelum pulang) dan aktivitas tambahan seperti kebutuhan sosial (berkumpul), dan upaya menarik pelanggan.
- Lokasi kerja: terkait dengan kondisi non fisik kriteria lokasi yang dibutuhkan (yang leluasa, aksesibel dan visibel) dan kondisi fisik (dimensi/ luasan, kepadatan, dll).
- Peralatan/ perabot kerja.

Hubungan activity support (PKL) dengan ruang dawasja dan sirkulasi-parkir:

Secara keseluruhan, penggunaan ruang dawasja terbesar oleh fungsi activity support (PKL) adalah di jalur pedestrian (63.4%) dan pada peringkat kedua adalah di area parkir tepi jalan. Namun perubahan guna atau fungsi ruang terbesar justru di area parkir tepi jalan yang seharusnya berfungsi sebagai area parkir kendaraan bermotor, tapi juga berfungsi untuk memajang perabot selain juga gerobak dan mesin kerja (61%). Perabot berguna sebagai peralatan utama pendukung

pekerjaan dan menarik pelanggan, dan area parkir tepi jalan adalah lokasi yang dianggap strategis untuk memajang perabot, karena paling mudah dilihat dan diakses pelanggan atau calon pelanggan. Sedangkan alasan penggunaan jalur pedestrian oleh para PKL (dalam memilih lokasi kerja) karena dianggap tempat strategis yang leluasa untuk bekerja (tidak harus bersesakan dengan kendaraan-kendaraan bermotor) selain juga cukup aksesibel dan visibel, karena dekat dengan area parkir tepi jalan. dilihat dari kriteria lokasi yang diharapkan maka Aksesibel dan visibel (78%), kenyamanan termal dan fisik (12.2%), crowding dan density ( $\pm 7.3\%$ ) dan keamanan (2.4%) adalah atribut yang diinginkan para PKL.

### *Analisis korelasi data ordinal/ nominal*

Data yang digunakan adalah data dari kuesioner yang berbentuk data ordinal dan nominal. Uji korelasi ini bertujuan untuk mencari adanya korelasi/ hubungan antara sirkulasi-parkir dan activity support dengan ruang Dawasja secara keseluruhan. Angka korelasi dan signifikansi yang digunakan adalah korelasi Kendall, namun demikian jika diukur dengan Spearman, hasilnya tidak jauh berbeda. Hasil analisis korelasi data ordinal dan nominal dapat dilihat pada lampiran.

Tabel 4.78. Hasil analisis korelasi data ordinal/ nominal sirkulasi-parkir

**Variabel bebas: Sirkulasi-Parkir**

No.	Kategorisasi korelasi dan signifikansi	Sub variable
1.	Korelasi positif yang kuat , signifikan	Opini kondisi parkir di area parkir tepi jalan * alasan terkait opini parkir di area parkir tepi jalan
2.	Korelasi lemah (positif/ negatif), signifikan pada tingkat 0.05	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Tujuan ke Jln. MH. Thamrin * lokasi parkir yang diharapkan.</li> <li>▪ Frekuensi parkir * alternatif pilihan tempat parkir.</li> <li>▪ Lama parkir * lokasi parkir yang diharapkan.</li> <li>▪ Alternatif pilihan tempat parkir * frekuensi parkir.</li> <li>▪ Alasan terkait keberadaan PKL * tujuan ke Jln. MH. Thamrin.</li> <li>▪ Alasan terkait keberadaan PKL * opini kondisi parkir di jalur pedestrian.</li> <li>▪ Alasan pemilihan lokasi parkir * frekuensi parkir.</li> <li>▪ Alasan terkait keberadaan PKL * alasan pemilihan lokasi parkir.</li> <li>▪ Tujuan ke Jln. MH. Thamrin * alasan terkait opini parkir di area parkir tepi jalan.</li> <li>▪ Kriteria tempat parkir yang diharapkan * aktivitas di area parkir tepi jalan.</li> <li>▪ Lokasi parkir yang paling sering digunakan * aktivitas di area parkir tepi jalan.</li> <li>▪ Opini kondisi parkir di jalur pedestrian * alasan terkait opini parkir di jalur pedestrian.</li> </ul>

3.	Korelasi lemah (positif/ negatif), signifikan pada tingkat 0.01	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Frekuensi parkir * lama parkir</li> <li>▪ Alasan pemilihan lokasi parkir * kriteria tempat parkir yang diharapkan.</li> </ul>
----	---	--

Catatan: sub variabel yang tidak tercantum dalam tabel adalah kategori sub variabel yang berkorelasi kuat/ lemah (angka korelasi  $< 0.5$ ) dan tidak signifikan (probabilitas  $> 0.05$ ).

Tabel 4.79. Hasil analisis korelasi data ordinal/ nominal activity support

**Variabel bebas: Activity Support (PKL)**

No.	Kategorisasi korelasi dan signifikansi	Sub variable
1.	Korelasi lemah (positif/ negatif), signifikan pada tingkat 0.05	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Jenis usaha * jam kerja.</li> <li>▪ Jenis usaha * pelanggan.</li> <li>▪ Lama berjualan * cara memperoleh lokasi.</li> <li>▪ Fungsi peralatan/ perabot * jenis usaha.</li> <li>▪ Opini ttg parkir di jalur pedestrian * peralatan kerja.</li> <li>▪ Opini ttg parkir di jalur pedestrian * alasan terkait dgn parkir di jalur pedestrian.</li> <li>▪ Jenis usaha * lokasi kerja.</li> <li>▪ Pelanggan * alasan pemilihan lokasi.</li> <li>▪ Fungsi peralatan/ perabot * aktivitas di area parkir tepi jalan.</li> <li>▪ Fungsi peralatan/ perabot * perubahan jalur pedestrian dan area parkir tepi jalan.</li> <li>▪ Opini ttg parkir di jalur pedestrian * aktivitas di area parkir tepi jalan.</li> <li>▪ Alasan pemilihan lokasi * alasan terkait dgn parkir di jalur pedestrian.</li> <li>▪ perubahan jalur pedestrian dan area parkir tepi jalan * alasan terkait dgn parkir di jalur pedestrian.</li> <li>▪ Lokasi kerja * aktivitas di area parkir tepi jalan.</li> <li>▪ Lokasi kerja * perlakuan thd dasaran dan perabot sebelum pulang.</li> </ul>
2.	Korelasi lemah (positif/ negatif), signifikan pada tingkat 0.01	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Jenis usaha * lama berjualan.</li> <li>▪ Jenis usaha * cara menarik pelanggan</li> <li>▪ Jenis usaha * peralatan kerja</li> <li>▪ Lama berjualan * cara menarik pelanggan.</li> <li>▪ Fungsi peralatan/ perabot * peralatan kerja.</li> <li>▪ Opini ttg parkir di jalur pedestrian* jenis usaha.</li> <li>▪ Opini ttg parkir di jalur pedestrian * Fungsi peralatan/ perabot.</li> <li>▪ Fungsi peralatan/ perabot * alasan terkait dgn parkir di jalur pedestrian.</li> </ul>

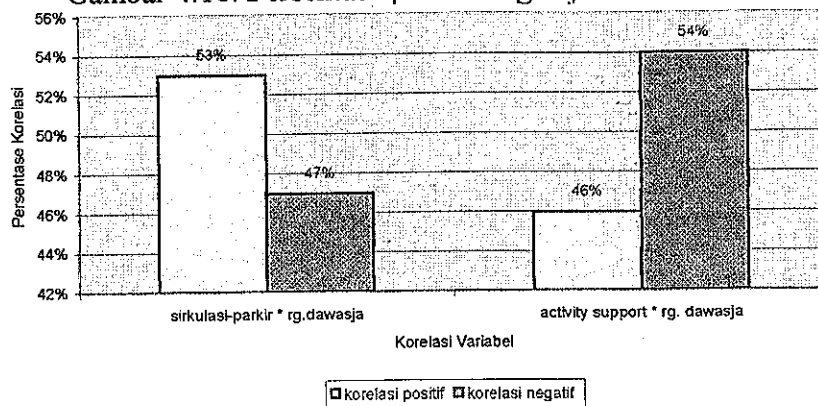


Catatan: sub variabel yang tidak tercantum dalam tabel adalah kategori sub variabel yang berkorelasi kuat/ lemah (angka korelasi  $< 0.5$ ) dan tidak signifikan (probabilitas  $> 0.05$ ).

Berdasarkan tabel 4.78 dan 4.79 di atas mengindikasikan:

- Kategori korelasi positif yang kuat dan signifikan, karena angka korelasi dari hasil analisis  $> 0.5$  dan positif serta memiliki probabilitas/ angka sig.  $< 0.05$ . Hal ini berarti antara dua sub variabel ada/ memiliki hubungan searah yang kuat.
- Kategori korelasi lemah (positif/ negatif) dan signifikan pada tingkat 0.05, karena angka korelasi dari hasil analisis  $< 0.5$  (baik positif/ negatif) serta memiliki angka sig.  $< 0.05$ . Hal ini berarti antara dua variabel yang dikorelasikan, ada hubungan namun lemah (bila positif berarti hubungan searah, tapi bila negatif berarti hubungan berlawanan).
- Kategori korelasi lemah (positif/ negatif) dan signifikan pada tingkat 0.01, karena angka korelasi dari hasil analisis  $< 0.5$  (baik positif/ negatif) serta memiliki angka sig.  $< 0.01$ . Hal ini berarti antara dua variabel yang dikorelasikan, ada hubungan namun lemah (bila positif berarti hubungan searah, tapi bila negatif berarti hubungan berlawanan).

Gambar 4.18. Persentase perbandingan jumlah korelasi antara SP & AS thd. Rg. D.



Berdasarkan gambar 4.18 di atas, dapat diketahui bahwa pada hasil analisis korelasi data ordinal, bahwa pada korelasi antara sirkulasi-parkir dengan ruang Dawasja lebih banyak jumlah korelasi positifnya (53%) sedangkan korelasi antara activity support dengan ruang Dawasja lebih banyak jumlah korelasi negatifnya (54%). Secara garis besar hal ini berarti antara sirkulasi-parkir dengan ruang Dawasja memiliki hubungan yang searah, sedangkan antara activity support dengan ruang Dawasja memiliki hubungan yang berlawanan arah.

#### *Analisis Korelasi dan Regresi Berganda*

Data yang digunakan adalah data dari observasi yang berbentuk data rasio. Bertujuan untuk memprediksi besar pengaruh terhadap variabel terikat dengan menggunakan data variabel bebas yang sudah diketahui besarnya. Berikut disampaikan hasil analisis korelasi dan regresi berganda.

Tabel 4.80. Descriptive Statistics Korelasi dan Regresi Berganda

Descriptive Statistics			
	Mean	Std. Deviation	N
L.RG.D	1069.85	184.261	24
L.SP	267.67	260.774	24
L.AS	80.33	47.852	24

#### ▪ Descriptive Statistics

Variabel L.RG.D (penggunaan luasan ruang Dawasja) sebagai variabel terikat yang memiliki luasan ruang rata-rata 1069.85 M<sup>2</sup>, standar deviasi 184.26 dan jumlah kasus 24. Variabel L. SP (penggunaan oleh Sirkulasi-Parkir) sebagai variabel bebas yang memiliki luas ruang yang digunakan rata-rata 267.67 M<sup>2</sup>, standar deviasi 260.77 dan jumlah kasus 24. Variabel L.AS (penggunaan oleh activity support) sebagai variabel bebas yang memiliki luas ruang yang digunakan rata-rata 80.33 M<sup>2</sup>, standar deviasi 47.85 dan jumlah kasus 24.

Tabel 4.81. Correlations Analisis Korelasi dan Regresi Berganda

Correlations				
		L.RG.D	L.SP	L.AS
Pearson Correlation	L.RG.D	1.000	.783	-.647
	L.SP	.783	1.000	-.289
	L.AS	-.647	-.289	1.000
Sig. (1-tailed)	L.RG.D	.	.000	.000
	L.SP	.000	.	.085
	L.AS	.000	.085	.
N	L.RG.D	24	24	24
	L.SP	24	24	24
	L.AS	24	24	24

## ▪ Correlations

### 1. Angka Korelasi

Antara penggunaan luasan Ruang Dawasja dengan penggunaan oleh sirkulasi-parkir angka korelasinya adalah  $+0.783$ , yang berarti terdapat korelasi positif (searah) yang kuat ( $> 0.5$ ). Antara penggunaan luasan Ruang Dawasja dengan penggunaan oleh activity support angka korelasinya adalah  $-0.647$ , berarti terdapat korelasi negatif (berlawanan arah) yang kuat. Antara penggunaan oleh sirkulasi-parkir dengan penggunaan oleh activity support angka korelasinya  $-0.289$ , berarti terdapat korelasi negatif (berlawanan arah) yang lemah ( $< 0.5$ ).

### 2. Signifikansi hasil korelasi

Hipotesis:

$H_0$  = tidak ada hubungan (korelasi) antara dua variabel

$H_1$  = ada hubungan (korelasi) antara dua variabel

Uji dilakukan satu sisi

Dasar pengambilan keputusan (berdasar probabilitas):

- Jika probabilitas  $> 0.05$  (atau  $0.01$ ) maka  $H_0$  diterima, tidak signifikan.
- Jika probabilitas  $< 0.05$  (atau  $0.01$ ) maka  $H_0$  ditolak, signifikan.

Terlihat bahwa antara penggunaan luasan Ruang Dawasja dengan penggunaan oleh sirkulasi-parkir maupun activity support angka probabilitas (signifikansi)  $0.000$  yang berarti  $H_0$  ditolak dan signifikan. Sedangkan antara penggunaan oleh sirkulasi-parkir dengan activity support, angka signifikansi  $0.085$ , berarti  $H_0$  diterima dan tidak signifikan.

### 3. Jumlah data yang berkorelasi (N)

Jumlah data yang diproses 24 (tidak ada variabel yang hilang).

Tabel 4.82. Variabels Entered/ Removed Analisis Korelasi dan Regresi Berganda

Variables Entered/Removed <sup>a</sup>			
Model	Variables Entered	Variables Removed	Method
1	L.A.S, L.SP <sup>a</sup>	.	Enter

a. All requested variables entered.

b. Dependent Variable: L.R.G.D

#### ▪ Variables Entered/ removed<sup>b</sup>

Semua variabel bebas (sirkulasi-parkir dan activity support) dimasukkan dan tidak ada yang dikeluarkan.

Tabel 4.83. Model Summary Analisis Korelasi dan Regresi Berganda  
Model Summary<sup>b</sup>

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Durbin-Watson
1	.898 <sup>a</sup>	.806	.788	84.911	1.544

a. Predictors: (Constant), L.A.S, L.SP

b. Dependent Variable: L.R.G.D

#### ▪ Model Summary

1. Angka R sebesar 0.898 menunjukkan bahwa ada korelasi/ hubungan antara penggunaan luasan ruang dawasja dengan dua variabel independent-nya adalah kuat (karena  $> 0.5$ ).
2. Angka R Square (koefisien determinasi) adalah 0.806 dan Adjusted R Square adalah 0.788 (selalu  $<$  R Square). Hal ini berarti 78.8% variasi dari penggunaan luasan ruang dawasja bisa dijelaskan oleh variasi dari kedua

variabel bebas (independent). Sedangkan sisanya ( $100\% - 78.8\% = 21.2\%$ ) dijelaskan oleh sebab-sebab lain.

3. Standard Error of Estimate (SEE) adalah 84.91 atau  $84.91 \text{ M}^2$  (satuan yang digunakan oleh variabel terikat/ ruang dawasja).
4. Angka Durbin Watson +1.544 (angka D-W di antara -2 sampai +2) berarti model regresi ini tidak terdapat masalah autokorelasi.

Tabel 4.84. ANOVA Analisis Korelasi dan Regresi Berganda  
ANOVA<sup>b</sup>

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	629488.6	2	314744.284	43.654	.000 <sup>a</sup>
	Residual	151408.2	21	7209.913		
	Total	780896.7	23			

a. Predictors: (Constant), L.AS, L.SP

b. Dependent Variable: L.RG.D

#### ▪ Anova

Dari uji Anova (F test), didapat F hitung 43.654 dengan signifikansi 0.000, karena signifikansi  $< 0.05$  maka model regresi signifikan (dapat digunakan untuk memprediksi penggunaan luasan ruang dawasja) atau penggunaan luasan oleh sirkulasi-parkir dan activity support secara bersama-sama berpengaruh terhadap penggunaan luasan ruang dawasja.

UPT-PUSTAK-UNDIP

Tabel 4.85. Coefficient Analisis Korelasi dan Regresi Berganda

Coefficients <sup>a</sup>										
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	Correlations			Collinearity Statistics
		B	Std. Error	Beta			Zero-order	Partial	Part	Tolerance VIF
1	(Constant)	1088.996	44.333		24.564	.000				
	L.SP	.459	.071	.650	6.476	.000	.783	.816	.622	.916 1.091
	L.AS	-1.769	.386	-.459	-4.576	.000	-.647	-.707	-.440	.916 1.091

a. Dependent Variable: L.RG.D

### ▪ Coefficients

Persamaan regresi:

$$Y = a + bx + cx$$

Ruang dawasja =  $1088.996 + 0.459 \text{ sirkulasi-parkir} - 1.769 \text{ activity support}$

- konstanta sebesar 1088.996 menyatakan bahwa jika tidak ada penggunaan oleh sirkulasi-parkir dan activity support yang menggunakan ruang dawasja, penggunaan luasan ruang dawasja adalah  $1088.996 \text{ M}^2$ .
- Koefisien regresi  $+0.459$  menyatakan bahwa setiap penambahan  $1\text{M}^2$  luasan yang digunakan sirkulasi-parkir akan meningkatkan (karena tanda +) penggunaan luasan ruang dawasja sebesar  $0.459 \text{ M}^2$ .
- Koefisien regresi  $-1.769$  menyatakan bahwa setiap penambahan  $1\text{M}^2$  luasan yang digunakan activity support akan mengurangi (karena tanda -) penggunaan luasan ruang dawasja sebesar  $1.769 \text{ M}^2$ .

Uji t bertujuan untuk menguji signifikansi konstanta dan setiap variabel bebas.

Hipotesis:

$H_0$  = koefisien regresi tidak signifikan

$H_1$  = koefisien regresi signifikan

Dasar pengambilan keputusan (berdasar probabilitas):

- Jika probabilitas  $> 0.05$  (atau 0.01) maka  $H_0$  diterima, tidak signifikan.
- Jika probabilitas  $< 0.05$  (atau 0.01) maka  $H_0$  ditolak, signifikan.

Terlihat pada kolom signifikansi (Sig.) dimana baik konstanta regresi, variabel sirkulasi-parkir dan activity support angka signifikannya 0.000 ( $< 0.05$ ), berarti ketiga variabel tersebut memang mempengaruhi penggunaan luasan ruang dawasja.

#### ▪ **Coefficients (Collinearity Statistics)**

Bertujuan untuk mendeteksi adanya multikorelinearitas. Pedoman suatu model regresi yang bebas multiko adalah:

- mempunyai nilai VIF di sekitar angka 1
- mempunyai angka Tolerance mendekati 1

Terlihat pada tabel Collinearity Statistics, bahwa nilai VIF dari kedua variabel bebas sirkulasi-parkir dan activity support masing-masing 1.091 (di sekitar angka 1) dan angka Tolerance masing-masing adalah 0.916 (mendekati 1) yang berarti model regresi tsb *tidak terdapat problem Multikolinearitas* (Multiko).



Tabel 4.86. Collinearity Diagnostics Analisis Korelasi dan Regresi Berganda

Collinearity Diagnostics <sup>a</sup>						
Model	Dimension	Eigenvalue	Condition Index	Variance Proportions		
				(Constant)	L.SP	L.AS
1	1	2.417	1.000	.02	.05	.03
	2	.489	2.223	.01	.57	.16
	3	9.367E-02	5.080	.97	.38	.80

a. Dependent Variable: LRG.D

#### ▪ Collinearity Diagnostics

Pedoman suatu model regresi yang bebas multikoliner adalah:

- jika nilai Eigenvalue mendekati nilai 0, maka akan terjadi Multikoliner.
- Jika harga Conditions Index melebihi angka 15, maka akan terjadi gejala Multikoliner.

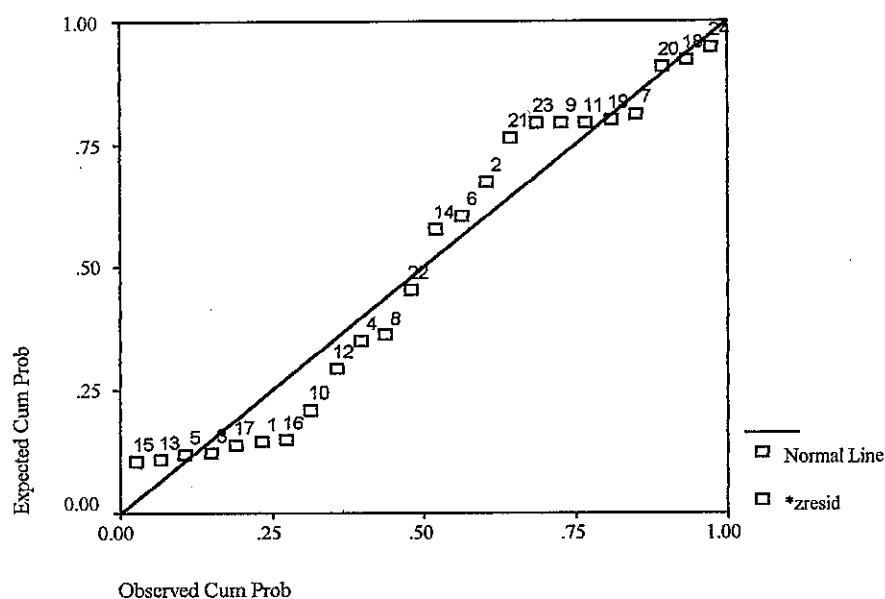
Terlihat pada tabel Eigenvalue dan Condition Index, pada variabel 2 (sirkulasi-parkir) nilai Eigenvalue adalah 0.489 yang mendekati nilai 0, namun pada harga Conditions Index 2.223 (tidak melebihi angka 15), maka disimpulkan belum bisa diduga adanya problem multikoliner. Demikian pula pada variabel 3 (activity support) nilai Eigenvalue adalah 0.09367 memang mendekati nilai 0, namun harga Conditions Index 5.080 (tidak melebihi angka 15), maka dapat *disimpulkan belum bisa diduga adanya problem multikoliner*.

Tabel 4.87. Residuals Statistics Analisis Korelasi dan Regresi Berganda

Residuals Statistics <sup>a</sup>					
	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation	N
Predicted Value	795.46	1387.61	1069.85	165.436	24
Std. Predicted Value	-1.659	1.921	.000	1.000	24
Standard Error of Predicted Value	18.133	41.291	29.289	6.728	24
Adjusted Predicted Value	777.34	1413.88	1068.75	169.651	24
Residual	-105.05	137.96	.00	81.135	24
Std. Residual	-1.237	1.625	.000	.956	24
Stud. Residual	-1.299	1.711	.006	1.015	24
Deleted Residual	-115.74	152.93	1.10	91.690	24
Stud. Deleted Residual	-1.321	1.800	.008	1.030	24
Mahal. Distance	.091	4.481	1.917	1.291	24
Cook's Distance	.001	.138	.043	.035	24
Centered Leverage Value	.004	.195	.083	.056	24

a. Dependent Variable: LRG.D

Gambar 4.19. Normal P-P Plot of Regression Standardized Residual

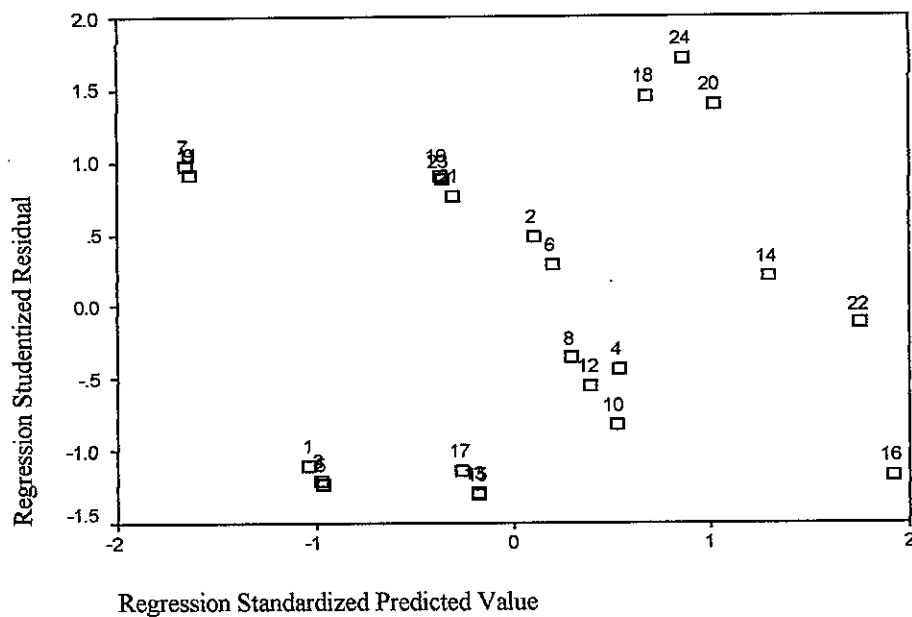


#### ■ Normal P-P Plot of Regression Standardized Residual

Deteksi Normalitas: dari grafik terlihat titik-titik menyebar di sekitar garis diagonal, serta penyebarannya mengikuti arah garis diagonal. Maka model

*regresi layak dipakai untuk prediksi penggunaan luasan ruang dawasja berdasar masukan variabel-variabel bebasnya.*

Gambar 4.20. Scatterplot



#### ▪ Scatterplot

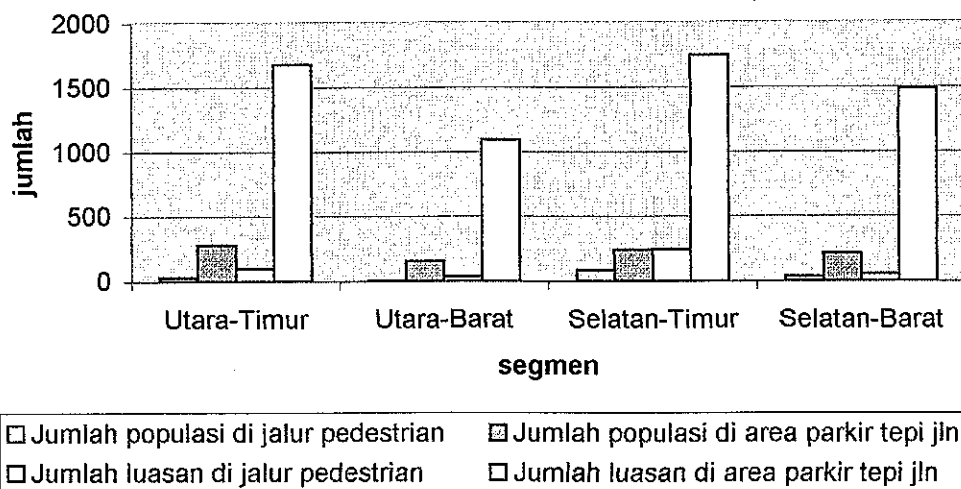
Deteksi Heteroskedastisitas: dari grafik terlihat titik-titik menyebar secara acak, tidak membentuk pola tertentu yang jelas, serta tersebar baik di atas maupun di bawah angka 0 pada sumbu Y. Hal ini *berarti tidak terjadi heterokedastisitas pada model regresi* sehingga model regresi layak dipakai untuk prediksi guna ruang dawasja berdasar masukan variabel-variabel bebasnya.

### 4.3. Temuan Penelitian

#### 1. Ruang Dawasja dengan Sirkulasi – Parkir

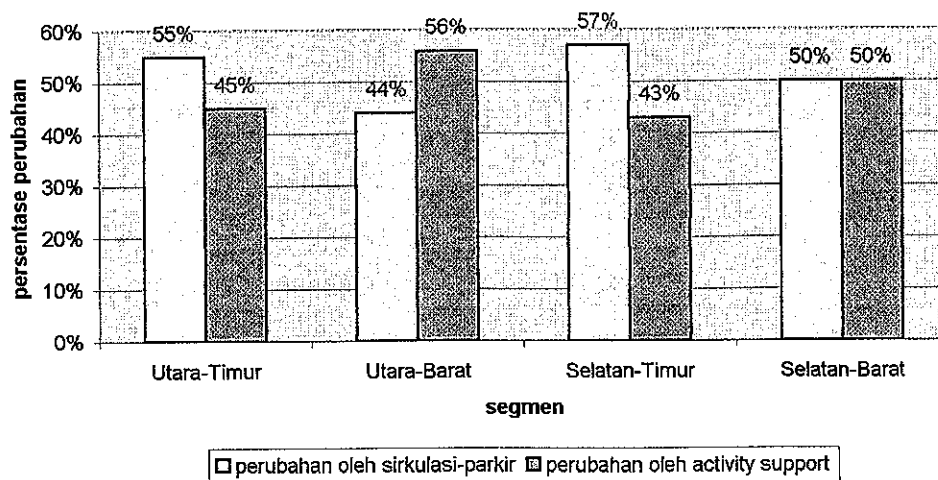
- Hubungan dan pengaruh sirkulasi-parkir terhadap ruang Dawasja.

Terdapat hubungan kuat yang searah antara sirkulasi-parkir dengan ruang Dawasja. Jumlah populasi di setiap segmen menunjukkan tingkat kepadatan yang berbeda-beda (lihat gambar 4.10). Bila dilihat dari luasan ruang (lihat tabel 4.5) yang dibutuhkan oleh masing-masing sirkulasi-parkir, maka dimana segmen dengan tingkat kepadatan sirkulasi-parkir tinggi, luasan untuk sirkulasi-parkir juga meningkat dan secara keseluruhan/ total luasan penggunaan jalur pedestrian dan area parkir tepi jalan pun turut meningkat (lihat gambar 4.21 di bawah ini).



Gambar 4.21. Diagram perbandingan jumlah populasi sirkulasi-parkir dengan luasan ruang Dawasja  
Sumber: dokumen peneliti

Bentuk pengaruh sirkulasi-parkir terhadap fungsi ruang Dawasja adalah dengan adanya perubahan fungsi ruang. Perubahan penggunaan ruang terbesar di area parkir tepi jalan di masing-masing segmen (rata-rata di atas atau sama dengan 50%) adalah oleh sirkulasi-parkir, kecuali pada segmen Utara-Barat penggunaan ruang oleh activity support lebih besar daripada sirkulasi-parkir, karena tingkat kepadatan sirkulasi-parkir pada segmen ini memang paling rendah (lihat gambar 4.22 di bawah ini).



Gambar 4.22. diagram persentase perubahan fungsi ruang di area parkir tepi jalan

Sumber: dokumen peneliti

Terkait dengan perubahan fungsi ruang adalah karena adanya aktivitas-aktivitas ikutan yang dilakukan pemakai kendaraan bermotor (lihat tabel 4.4, 4.20, 4.21, 4.36 dan 4.37). Aktivitas-aktivitas yang mempengaruhi perubahan fungsi ruang Dawasja oleh sirkulasi-parkir, antara lain bongkar muat barang, duduk-duduk/ berdiri menunggu, bersosialisasi (berbincang-bincang), berjalan kaki, makan/ minum, naik-turun penumpang, dll yang

terjadi baik di jalur pedestrian maupun area parkir tepi jalan. Secara keseluruhan perubahan fungsi yang paling sering dilakukan adalah duduk-duduk/ berdiri menunggu (16.4% di area parkir tepi jalan dan 50.8% di jalur pedestrian).



Gambar 4.23. visualisasi perubahan fungsi ruang Dawasja oleh fungsi sirkulasi-parkir  
Sumber: dokumen peneliti

Ket. Gambar: 1) jalur pedestrian digunakan untuk duduk-duduk menunggu, area parkir tepi jalan digunakan untuk parkir roda 2 dan berdiri sambil berbincang-bincang, 2) physical traces: bangku di jalur pedestrian dan paving yang sengaja dilepas difungsikan sebagai undakan, 3) jalur pedestrian digunakan sebagai area parkir kendaraan bermotor roda 2, area parkir tepi jalan digunakan untuk parkir roda 4, 4) area parkir tepi jalan sebagai tempat naik-turun penumpang kendaraan umum, 5) area parkir tepi jalan digunakan sebagai tempat bongkar muat.

- Ruang Dawasja yang paling dipengaruhi oleh sirkulasi-parkir.

Ruang Dawasja yang paling sering digunakan/ berinteraksi dengan fungsi sirkulasi-parkir adalah area parkir tepi jalan (lihat tabel 4.3, 4.15a, 4.30).

Secara keseluruhan penggunaan area parkir tepi jalan oleh sirkulasi-parkir adalah sebesar 82.8%.

- Berdasarkan data jumlah populasi sirkulasi-parkir, maka dapat diperoleh tingkat kepadatan:

1. segmen Utara-Timur (jalur pedestrian 3%, area parkir tepi jalan 27%)
2. segmen Selatan-Timur (jalur pedestrian 8%, area parkir tepi jalan 23%)
3. segmen Selatan-Barat (jalur pedestrian 3%, area parkir tepi jalan 21%)
4. segmen Utara-Barat (area parkir tepi jalan 15%)

Peringkat tertinggi kepadatan sirkulasi-parkir berada di sisi Timur, karena arah sirkulasi utama lalu lintas kendaraan bermotor adalah dari Utara ke Selatan dimana segala moda transportasi pun ada di sisi Timur dan pada Utara-Timur tumbuh zona perdagangan dan jasa terkuat ( $\pm 85\%$ ) yang juga menarik tumbuhnya activity support (PKL jog kendaraan) yang juga menjadi ciri khas sektor informal Jln. MH. Thamrin, Semarang.

Titik-titik kepadatan sirkulasi-parkir pada hari kerja (Senin-Jum'at/ Sabtu) adalah di sekitar sektor formal yang bersifat komersial/ jasa, sedangkan pada hari libur (Minggu) berada di sekitar sektor informal (jasa) dan beberapa di sekitar sektor formal (komersial).

- Faktor-faktor lain yang mempengaruhi ruang Dawasja.
  1. Ditemukan atribut aksesibilitas dan visibilitas yang merupakan atribut yang paling diminati (58.2%). Semakin aksesibel dan visibel ruang Dawasja, semakin besar penggunaan ruangnya (membuktikan hipotesis terbukti). Hal tsb ditandai dimana 1) area parkir tepi jalan

merupakan ruang Dawasja yang paling dekat dengan jalur lalu lintas yang paling mudah di akses, sehingga paling sering digunakan oleh fungsi sirkulasi-parkir, 2) didapati perubahan fungsi ruang oleh sirkulasi-parkir terbesar berada di area parkir tepi jalan, 3) terjadi kecenderungan alternatif tempat parkir yang diminati adalah untuk parkir sejajar dua lapis karena terkait dengan kebutuhan atribut di atas (27%).

2. Ditemukan juga atribut yang dibutuhkan sirkulasi-parkir setelah kemudahan aksesibilitas dan visibilitas, yaitu atribut keamanan (20.5%), baik dari tindak kriminal maupun dari sirkulasi lalu lintas. atribut tsb mempengaruhi pemilihan lokasi parkir yang diharapkan yaitu 1) area parkir khusus di belakang bangunan atau di ruang transisi (kebutuhan utama di Utara-Timur (38.5%) dan Selatan-Timur (44.7%), dimana sirkulasi-parkir paling padat dibandingkan segmen lain, 2) di area parkir tepi jalan atau ruang transisi (kebutuhan utama di Utara-Barat (46.7%) dan Selatan-Barat (40%), dimana sirkulasi-parkir relatif lebih rendah kepadatannya). Sehingga dapat disimpulkan bahwa penentuan lokasi parkir yang diharapkan juga dipengaruhi oleh tingkat kepadatan sirkulasi-parkir.
3. Atribut lain yang dibutuhkan adalah atribut crowding (kesesakan) dan density (kepadatan) (14.8%), atribut ini muncul terkait dengan adanya opini para responden tentang kondisi sirkulasi-parkir di area parkir tepi jalan di Jln. MH. Thamrin yang dianggap sesak dan mengganggu



karena dianggap menjadi penyebab kemacetan lalu lintas (di Utara-Timur) dan mengganggu aktivitas yang sedang dilakukan di ruang Dawasja tsb.

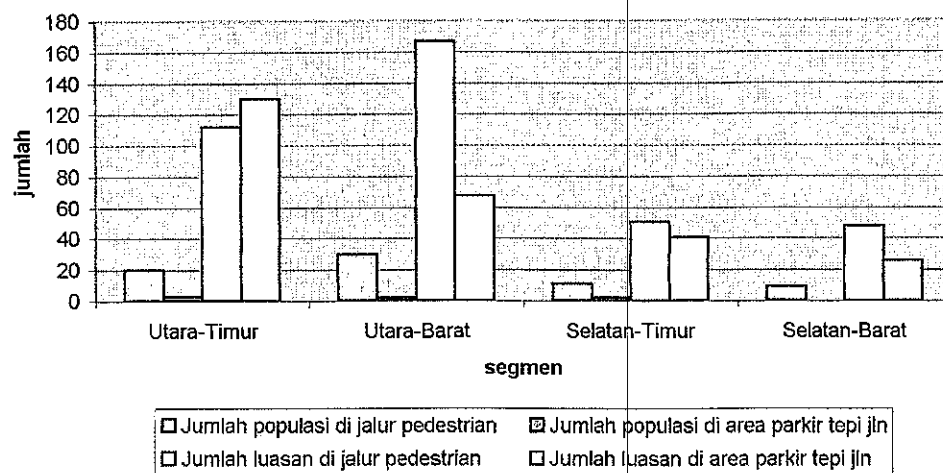
4. Kenyamanan termal dan fisik (5.7%) juga merupakan atribut yang dibutuhkan. Kenyamanan termal/ sensori terkait dengan kondisi iklim mikro (keteduhan, kesejukan) sedangkan kenyamanan fisik terkait dengan kondisi fisik ruang (permukaan ruang yang rata/ tidak naik-turun dan dengan perkerasan).
- Terhadap keberadaan activity support (sektor informal), pelaku fungsi sirkulasi-parkir merasa terganggu namun di sisi lain juga merasa membutuhkan. Usulan terbanyak terkait dengan sektor informal ini adalah agar PKL-PKL tetap ada namun dirapikan agar tidak memberi efek visual yang buruk (kumuh dan tidak teratur) terhadap ruang Dawasja dan ditempatkan di suatu tempat yang sesuai dengan kebutuhan mereka tanpa menghalangi pandangan pelaku sirkulasi-parkir ke bangunan dibelakangnya (tempat tujuan).

## 2. Ruang Dawasja dengan Activity Support

- Hubungan dan pengaruh activity support terhadap ruang Dawasja.

Terdapat hubungan yang kuat dan berlawanan arah antara activity support dengan ruang Dawasja. Jumlah populasi tiap segmen menunjukkan tingkat kepadatan yang berbeda. Bila dilihat dari luasan ruang yang dibutuhkan oleh masing-masing activity support (lihat tabel 4.6) maka dimana pada segmen dengan tingkat kepadatan activity support tinggi tidak selalu

diikuti dengan meningkatnya pula penggunaan ruang Dawasja secara keseluruhan. Sebagai contoh pada segmen Utara-Barat dimana tingkat kepadatan activity support paling tinggi (lihat gambar 4.14) yang masing-masing tentu membutuhkan luasan ruang tertentu untuk beraktivitas. Namun secara keseluruhan/ total luasan ruang Dawasja yang digunakan pada segmen Utara-Barat ini tidak paling tinggi (lihat tabel 4.6). Dari tabel dapat dilihat bahwa justru luasan penggunaan ruang Dawasja secara keseluruhan lebih besar di segmen Utara-Timur (total  $\pm 242 \text{ M}^2$ ) dibandingkan di Utara-Barat yang lebih padat (total  $\pm 234.5 \text{ M}^2$ ). Dapat pula dilihat dari gambar diagram di bawah ini, dimana pada segmen Utara-Timur dan Selatan-Barat jumlah populasi di area parkir tepi jalan lebih sedikit namun luasan ruang yang digunakan meningkat.



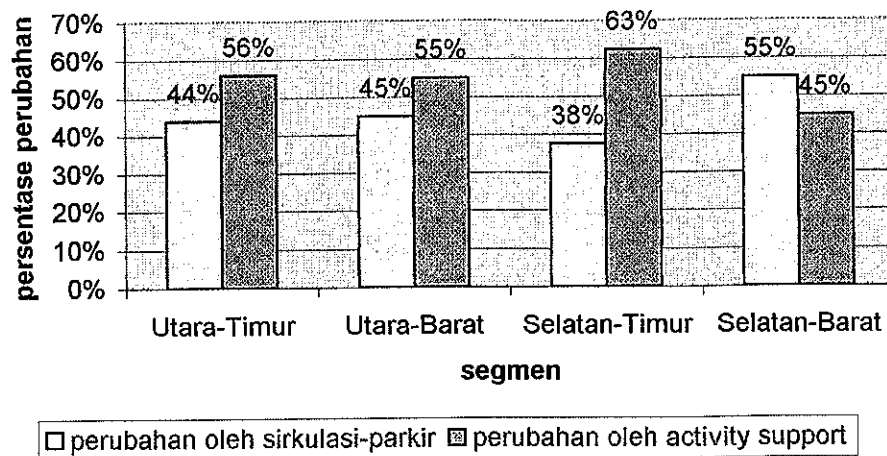
Gambar 4.24. diagram perbandingan jumlah populasi activity support dengan luasan ruang Dawasja

Sumber: dokumen peneliti

Hal tsb di atas dipengaruhi oleh:

1. jenis usaha PKL, karena jenis PKL tertentu membutuhkan luasan area kerja tertentu pula. Sebagai contoh jenis PKL jog kendaraan membutuhkan tidak hanya jalur pedestrian sebagai tempatnya bekerja namun juga area parkir tepi jalan yang tentu hal ini menyebabkan luasan yang dibutuhkannya pun lebih besar dibandingkan PKL makanan/ jenis lain yang hanya membutuhkan jalur pedestrian sebagai area kerja. Hal ini sekaligus mematahkan hipotesis bahwa makin komersial sifat PKL makin besar penggunaan ruangnya.
2. jumlah, lokasi dan luasan ruang yang dibutuhkan PKL dapat berubah-ubah pada setiap segmen.
3. semakin kecil lebar ruang Dawasja, kebutuhan ruang cenderung bergerak memanjang. Sehingga kebutuhan luasan ruang Dawasja yang digunakan pun makin tersita lebih besar meski jumlah PKL sedikit.

Bentuk pengaruh activity support terhadap fungsi ruang Dawasja adalah dengan adanya perubahan fungsi ruang. Perubahan penggunaan ruang terbesar di jalur pedestrian di masing-masing segmen (rata-rata di atas 50%) adalah oleh activity support, kecuali pada segmen Selatan-Barat penggunaan ruang oleh sirkulasi-parkir lebih besar daripada activity support, karena jumlah populasi PKL pada segmen ini memang paling sedikit. (lihat gambar di bawah ini).



Gambar 4.25. diagram persentase perubahan fungsi ruang di jalur pedestrian  
Sumber: dokumen peneliti

Terkait dengan perubahan fungsi ruang adalah karena adanya aktivitas-aktivitas ikutan yang dilakukan pemakai kendaraan bermotor (lihat tabel 4.4, 4.53, 4.54, 4.55, 4.73, 4.74 dan 4.75). Aktivitas-aktivitas yang mempengaruhi perubahan fungsi ruang Dawasja oleh activity support, antara lain sebagai bengkel PKL, tempat memanjang dan menyimpan perabot kerja, duduk-duduk/ berdiri menunggu, bersosialisasi (berbincang-bincang, main kartu/ catur), makan/ minum, tidur, dll yang terjadi baik di jalur pedestrian maupun area parkir tepi jalan. Secara keseluruhan perubahan fungsi yang paling sering dilakukan adalah memanjang perabot (61% di area parkir tepi jalan) dan duduk-duduk menunggu (17.1% di jalur pedestrian).



Gambar 4.26. visualisasi perubahan fungsi ruang Dawasja oleh fungsi activity support

Sumber: dokumen peneliti

Ket. Gambar: 1) jalur pedestrian digunakan untuk tempat bekerja PKL dan duduk-duduk pelanggan, area parkir tepi jalan digunakan untuk duduk-duduk dan berdiri sambil berbincang-bincang, 2) dasaran PKL hingga area parkir tepi jalan yang juga digunakan sebagai tempat makan/ minum pelanggan, 3) jalur pedestrian dan area parkir tepi jalan digunakan sebagai tempat memajang perabot, 4) jalur pedestrian digunakan sebagai tempat menyimpan dasaran dan perabot, 5) jalur pedestrian digunakan sebagai tempat duduk-duduk pelanggan, area parkir tepi jalan digunakan sebagai tempat bekerja PKL.

- Ruang Dawasja yang paling dipengaruhi oleh activity support.

Ruang Dawasja yang paling sering digunakan/ berinteraksi dengan fungsi activity support adalah jalur pedestrian (lihat tabel 4.3, 4.51 dan 4.71). Secara keseluruhan penggunaan jalur pedestrian oleh activity support adalah sebesar 63.4%. Hal ini juga didukung oleh data *physical traces*, dimana jenis *physical traces* sebesar 83.3% mengindikasikan karena penggunaan ruang Dawasja oleh fungsi activity support (sektor informal).

- Berdasarkan data jumlah populasi activity support, maka dapat diperoleh tingkat kepadatan:

1. segmen Utara-Barat (jalur pedestrian 39%, area parkir tepi jalan 2.5%)
2. segmen Utara-Timur (jalur pedestrian 26%, area parkir tepi jalan 4%)
3. segmen Selatan-Timur (jalur pedestrian 14%, area parkir tepi jalan 2.5%)
4. segmen Selatan-Barat (jalur pedestrian 12%)

Peringkat tertinggi kepadatan activity support (PKL) berada pada segmen Utara-Barat. Bila dibandingkan dengan urutan tingkat kepadatan sirkulasi-parkir mengindikasikan bahwa tidak selalu tingkat kepadatan sirkulasi-parkir yang tinggi diikuti oleh tingkat kepadatan activity support yang tinggi pula. Juga bila dilihat dari perkembangan PKL di Jln. MH. Thamrin ini (dilihat dari urutan lama berjualan) adalah dari Utara-Timur (data menunjukkan mayoritas berjualan di tempat tsb lebih dari 10 tahun) kemudian ke segmen Selatan-Timur dan Selatan-Barat (1-4 tahun) dan terakhir di Utara-Barat (1-4 thn juga namun mayoritas kurang dari 1 thn). Hal tsb diduga terkait dengan properti yang ada, yaitu kenyamanan termal (segmen ini paling teduh) dan nyaman fisik (terkait dengan dimensi jalur pedestrian sebagai ruang Dawasja yang digunakan sebagai lokasi kerja) yang lebih berpengaruh.

- Urutan jenis activity support (PKL) di Jln. MH. Thamrin adalah PKL jok kendaraan (48.8%), PKL makanan-minuman (34.1%), PKL tambal ban/ reparasi dinamo (7.3%) serta PKL ahli kunci/ stempel dan kios (masing-masing 4.9%).
- Faktor-faktor lain yang mempengaruhi ruang Dawasja.

1. kriteria lokasi yang diharapkan yang terbesar adalah kemudahan aksesibilitas dan visibilitas (78%), terkait dengan pilihan penggunaan jalur pedestrian dan area parkir tepi jalan yang paling mudah diakses dari jalur lalu lintas dimana jenis pelanggan para PKL umumnya adalah pemakai kendaraan bermotor roda 2 dan 4.
2. pada peringkat kedua adalah atribut kenyamanan termal dan fisik (12.2%). Kenyamanan termal terkait dengan jumlah *street furniture* (pepohonan) mempengaruhi iklim mikro lingkungan yang dinaunginya dan dapat mempengaruhi pertimbangan dalam pemilihan tempat/ lokasi bagi activity support (PKL). Berdasarkan data jumlah populasi PKL pada segmen Utara-Barat lebih besar ( $\pm 58\%$ ) dibandingkan pada Utara-Timur dan pada segmen Selatan-Timur juga lebih besar ( $\pm 59\%$ ) dibandingkan pada Selatan-Barat, dimana jumlah pepohonan lebih banyak (di Utara-Barat  $\pm 35\%$  dan di Selatan-Timur  $\pm 26\%$  dari jumlah keseluruhan) dibandingkan pada sisi lain di penggal yang sama. Sedangkan kenyamanan fisik terkait dengan permukaan ruang yang rata dengan perkerasan dan tinggi kerb jalur pedestrian yang cukup nyaman untuk duduk-duduk.
3. Perabot/ peralatan kerja tiap jenis PKL berbeda-beda. Untuk di sisi Timur peralatan terbanyak yang ditemukan adalah gerobak dan mesin kerja sedangkan pada sisi Barat umumnya adalah tenda, gerobak, mesin kerja dan spanduk. Perabot mempengaruhi perubahan penggunaan ruang Dawasja, dimana perabot-perabot tsb digunakan

untuk menarik pelanggan/ pengunjung yang tentu akan membutuhkan ruang/ lokasi penempatan dan tempat untuk menyimpan yang akhirnya menggunakan ruang Dawasja. Selain mempengaruhi perubahan fungsi ruang Dawasja, juga mempengaruhi efek visual ruang. Dimana ruang menjadi kumuh, terlihat makin sempit/ sesak serta meningkatkan tingkat keterlingkupan (enclosure) ruang Dawasja yang seharusnya merupakan ruang publik terbuka. Jenis PKL jok dan tambal ban cenderung lebih bersifat terbuka (tingkat enclosure rendah) sedangkan di segmen Utara-Barat yang terbanyak adalah jenis PKL makanan-minuman yang lebih bersifat tertutup, sehingga tingkat enclosure pada ruang Dawasja Utara-Barat lebih terlingkup.

Selain mampu meningkatkan derajat enclosure, perabot juga berfungsi untuk memberi identitas PKL dan menandai kepemilikan dan bahkan terkadang PKL meninggalkan/ menyimpan perabotnya yang berarti meninggalkan tanda-tanda fisik. Hal-hal tsb mengindikasikan adanya dan dibutuhkannya atribut teritorial.

4. crowding (kesesakan) dan density (kepadatan) (7.3%) merupakan atribut lain yang mempengaruhi penggunaan ruang Dawasja. Dimana atribut tsb yang menjadi alasan utama/ terbesar dalam pemilihan lokasi kerja (mencari tempat yang masih kosong) dan penggunaan jalur pedestrian karena dianggap tempat yang cukup leluasa untuk bekerja dan tidak digunakan oleh fungsi lain. Atribut ini juga terkait dengan opini para PKL terhadap parkir di ruang Dawasja (baik di jalur



pedestrian/ area parkir tepi jalan) dimana kondisi parkir dianggap mengganggu aktivitas dan membuat tempat mereka bekerja menjadi makin sempit (terjadi konflik antara *marketing* dengan kebutuhan ruang).

- Penggunaan ruang Dawasja oleh sirkulasi-parkir dan activity support memiliki hubungan yang erat. Dimana berdasarkan data kuesioner, penggunaan jalur pedestrian dan area parkir tepi jalan di Utara-Timur dan Selatan-Timur saat pertama kali para responden datang (yaitu PKL yang sudah lebih dari 10 thn) adalah jalur pedestrian untuk pejalan kaki dan area parkir tepi jalan untuk parkir (sesuai fungsinya). Sedangkan pada sisi Barat (responden: PKL yang lama berjualan 1-4 thn/ kurang), jalur pedestrian telah berubah fungsi digunakan oleh PKL untuk tempatnya bekerja dan area parkir tepi jalan tetap untuk parkir, sedangkan sirkulasi-parkir dan activity support berubah makin padat.

### 3. Sirkulasi – Parkir dengan Activity Support

- Hubungan dan pengaruh sirkulasi-parkir dengan activity support.

Dilihat dari urutan tingkat kepadatan sirkulasi-parkir dengan activity support seperti yang telah disebutkan di atas, dimana tingkat kepadatan oleh sirkulasi-parkir tertinggi berada di segmen Utara-Timur sedangkan tingkat kepadatan oleh activity support tertinggi berada di segmen Utara-Barat, menunjukkan bahwa tidak ada hubungan antara sirkulasi-parkir dengan activity support.

- Hal tsb berarti, kemudahan aksesibilitas dan visibilitas bukanlah hal yang mutlak selalu dibutuhkan oleh activity support (PKL), tetapi ada propertis lain yang lebih menarik para PKL terhadap atribut yang dibutuhkannya (khusus pada kasus penggal/ koridor jalan yang membujur utara – selatan, seperti Jln. MH. Thamrin ini), yaitu kenyamanan termal (keteduhan, tidak silau dan iklim mikro yang sejuk).

#### **4.4. Pembahasan Temuan Penelitian**

##### **1. Kondisi Fisik Ruang Dawasja**

Kondisi fisik ruang ditinjau dari unsur-unsur ruang menurut (Setiawan, 1995: 56-63), yaitu

##### **a. Ukuran dan Bentuk Ruang**

Ukuran dan bentuk ruang sebagai salah satu unsur-unsur ruang yang berpengaruh terhadap perilaku penggunaannya dan fungsi ruang. Area parkir tepi jalan dan jalur pedestrian sebagai bagian dari ruang Dawasja yang memiliki ukuran ruang yang berbeda, memiliki kecenderungan untuk mempengaruhi fungsi yang berbeda pula. Jalur pedestrian pada sisi Timur dan Barat yang memiliki panjang yang berbeda-beda namun dimensi lebar ruang yang sama pada masing-masing sisi, yaitu 1.8 m sepanjang sisi Timur dan 2 m di sisi Barat serta tinggi kerbnya 45 cm yang sangat menarik orang/ sekelompok orang untuk lebih memanfaatkannya sebagai tempat yang nyaman untuk duduk-duduk daripada sebagai tempat peralihan dari area parkir tepi jalan kemudian berjalan kaki. Terkait dengan tinggi kerb jalur pedestrian yang

dianggap tidak ergonomis untuk pencapaian dengan berjalan kaki (standar tinggi kerb  $\pm 15\text{cm}$ ). kecenderungan perilaku pengguna untuk memfungsikan jalur pedestrian untuk duduk-duduk dan berkumpul maka terjadilah pergeseran dari fungsi ruang Dawasja yang sebenarnya. Akhirnya jalur pedestrian lebih berfungsi sebagai tempat bagi activity support (PKL) dengan segala atribut aktivitasnya. Demikian pula dengan area parkir tepi jalan pada sisi Timur dan Barat yang memiliki panjang yang berbeda-beda dengan dimensi lebar ruang yang sama pada setiap segmen yaitu 2.5 M, memungkinkan bagi kendaraan bermotor roda 2 dan 4 untuk memanfaatkannya sebagai ruang parkir dan fungsi-fungsi lain. Jalur pedestrian dan area parkir tepi jalan merupakan ruang publik yang berbentuk linier terbuka, yaitu menurut Hakim ([n.d]: 16-18), ruang terbuka ini pada dasarnya merupakan suatu wadah yang dapat menampung kegiatan aktivitas tertentu dari warga lingkungan tersebut baik secara individu atau secara kelompok.

Bentuk ruang terbuka sangat diminati dalam melakukan interaksi sosial untuk kegiatan fungsional, bisnis maupun ritual yang melibatkan komunitas dalam bentuk kegiatan sehari-hari maupun periodik. Bentuk ruang terbuka secara fisik akan lebih menjamin adanya kelancaran aliran udara atau penghawaan, penerangan alami, memberikan kontinuitas secara visual, visibilitas yang tinggi dan kebebasan pandangan.

Ukuran ruang akan mempengaruhi luasannya (kemampuan ruang untuk menampung sejumlah objek dan aktivitasnya/ menunjukkan tingkat kepadatan). Bila luasan ruang tidak mampu lagi menampung tingkat

kepadatan tertentu, maka akan terjadi kesesakan. Kesesakan juga dapat disebabkan karena posisi perletakkan objek (dalam hal ini parkir) yang tidak sesuai dengan dimensi dan bentuk ruang yang ada sehingga dapat memberi efek visual terhadap koridor jalan (ruang Dawasja)/ kondisi spasial, sebagai contoh pada segmen Utara-Timur yang memiliki kepadatan sirkulasi-parkir yang tinggi menurut *tarffic signage* parkir adalah sejajar satu lapis namun ditemukan kecenderungan untuk parkir membentuk sudut bahkan sejajar dua lapis yang selain memicu kesesakan juga berdampak terhadap kondisi spasial ruang.

b. Perabot dan Penataannya

Perabot ruang Dawasja yang dimaksud adalah street furniture. Adanya street furniture di jalur pedestrian dan area parkir tepi jalan seperti pepohonan, paving, lampu penerangan jalan, tong sampah, dll juga berperan dalam mempengaruhi kegiatan dan perilaku pemakainya. Adanya perabot dan perletakkannya seperti paving (hard material) pada jalur pedestrian dan pepohonan peneduh di area parkir tepi jalan dengan jumlah tertentu akan memicu kecenderungan penggunaan ruang Dawasja yang berbeda dengan jumlah tertentu pula oleh fungsi sirkulasi-parkir/ activity support terbesar yang menggunakannya. Seperti di jalur pedestrian dengan perkerasan dan teduh didukung kenyamanan ukuran dan bentuk ruang menjadi propertis di mata PKL sangat menarik untuk digunakan. Pepohonan peneduh tidak hanya berfungsi untuk menaungi tapi juga digunakan sebagai media komunikasi non verbal (media pemasangan papan-papan reklame), sehingga lanskap menjadi

elemen yang kurang estetik. Begitu pula area parkir tepi jalan lebih menarik bagi fungsi sirkulasi-parkir karena selain letaknya yang dekat dengan jalur lalu lintas dan bangunan disekitarnya juga didukung dengan pepohonan peneduh. Namun disayangkan pepohonan yang ada di sepanjang Jln. MH. Thamrin ini tidak disediakan jalur tanaman.

Street furniture hendaknya dapat meningkatkan kualitas lingkungan kawasan sepanjang jalan tsb (Shirvani, 1985: 26), karena street furniture mampu memberi makna tersendiri bagi fungsi-fungsi tertentu. Jenis street furniture yang ada belum sepenuhnya menyesuaikan dengan kecenderungan aktivitas-aktivitas yang muncul. Seperti dalam temuan, jalur pedestrian dan area parkir tepi jalan cenderung digunakan untuk tempat duduk-duduk dan bersosialisasi karena belum tersedianya tempat duduk-duduk khusus. Hendaknya penyediaan jenis dan perletakkan street furniture disesuaikan dengan kebutuhan pengguna.

#### c. Temperatur dan Pencahayaan

Meliputi kenyamanan termal dan pencahayaan alami yang cukup. Kondisi ruang yang diminati merupakan penjabaran dari tuntutan atribut kenyamanan termal/ sensori. Kenyamanan termal dipengaruhi oleh reseptor manusia. Pengguna ruang Dawasja cenderung untuk menggunakan tempat dengan kondisi teduh untuk kegiatan dalam berinteraksi. Tempat yang teduh berarti tempat tsb terhalang dari panas dan silau sinar matahari baik secara langsung atau tidak, serta terhalang dari air hujan. Tempat teduh yang dipilih adalah

tempat-tempat yang memiliki peneduh, baik berupa bayangan bangunan atau kerindangan pohon.

Pengguna ruang Dawasja terutama activity support (PKL) yang lebih lama/kontinu menggunakan ruang Dawasja (dari pagi – sore), memiliki kecenderungan menghindari tempat-tempat yang panas akibat sinar matahari baik secara langsung maupun tidak langsung. Hal ini terlihat dimana pada segmen dengan jumlah pepohonan peneduh terbanyak dan ruang berorientasi ke arah Timur (ruang berada di Barat) akan memiliki tingkat kepadatan pengguna yang tinggi.

## **2. Ruang Dawasja dengan Sirkulasi – Parkir**

Hubungan ruang Dawasja dengan sirkulasi-parkir ditinjau dari kondisi setting (kondisi fisik ruang dan kondisi spasial), aktivitas dan atributnya.

### **a. Kondisi Spasial**

- Parkir menurut Thojib, et.al (1991:III-7) merupakan tempat pemberhentian dan penyimpanan sementara kendaraan/ moda bermotor, temuan antara moda, dapat pula merupakan alat pengurangan volume kepadatan lalu lintas. Dapat dilihat hubungan parkir dengan tempat tujuan pemakai kendaraan bermotor yang pada umumnya melalui jalur pedestrian, yakni sebagai tempat peralihan dari orang berkendara menjadi berjalan kaki. Hal tsb mengindikasikan adanya hubungan antara sirkulasi-parkir dengan penggunaan ruang Dawasja, dimana ruang Dawasja sebagai tempat peralihan tidak hanya jalur pedestrian tapi juga area parkir tepi jalan. hubungan sirkulasi-parkir dengan tempat tujuan adalah sangat erat.

Menurut Thojib, et. al (1991: III-42): hubungan antara transportasi dengan tata guna lahan adalah sangat erat. Berbagai pola pengembangan lahan menghasilkan bermacam kebutuhan akan transportasi, sebaliknya bentuk susunan transportasi mempengaruhi pola pengembangan lahan. Pada kasus Jln. MH. Thamrin, tata guna lahan yang didominasi oleh sektor formal komersial (segmen Utara-Timur) menjadi tempat tujuan yang paling diminati sirkulasi-parkir, sehingga pada segmen Utara-Timur yang merupakan zona komersial terkuat dibandingkan pada segmen-segmen yang lain memiliki tingkat kepadatan sirkulasi-parkir yang paling tinggi dan muncul titik-titik kepadatan. Namun elemen parkir juga memiliki dua efek langsung terhadap kualitas lingkungan: (1)menghidupkan aktivitas komersial (dimana faktor parkir amat penting) dan (2)mempertajam benturan visual terhadap bentuk fisik kota (Shirvani, 1985: 24). Benturan visual bersifat negatif (pemandangan yang tidak rapi/ tidak teratur), yang dipengaruhi oleh penampilan parkir terkait dengan posisi perletakkan parkir (perletakkan mobil dalam tempat parkir dapat mengambil posisi dengan jalur trafik bersudut  $30^0$ ,  $45^0$ ,  $60^0$  dan  $90^0$ ), dimensi (Tiga dasar ukuran bagi parkir yaitu panjang dan lebar badan mobil, lebar jalan pencapaian dan sudut antara badan mobil dengan jalan pencapaian) dan elemen-elemen parkir (Tanda-tanda meliputi, petunjuk masuk dan keluar, batas-batas kendaraan parkir dan pengamannya serta penerangan (lampu) dan penghijauan yang berfungsi selain sebagai peneduh juga fungsi

estetika dan pereduksi polusi udara. Dipilihkan jenis tanaman yang fungsional dan tidak merusak konstruksi lantai (Thojib, et.al, 1991:III-36).

- area parkir tepi jalan merupakan bagian ruang Dawasja yang paling diminati oleh fungsi sirkulasi-parkir karena kemudahan aksesibilitas dan visibilitas dengan tempat tujuan baik sektor formal/ informal dan dari jalur lalu lintas. aksesibilitas meliputi kedekatan (secara dimensi) jarak yang dicapai dan kemudahan pencapaian seperti jalan yang tidak naik-turun. Sedangkan jalur pedestrian yang juga relatif dekat dengan jalur lalu lintas dan tempat tujuan selain cenderung telah dimanfaatkan oleh activity support (PKL) juga dengan kondisi fisik (tinggi kerb 45 cm) menjadi tidak mudah untuk dicapai, meski tetap ada beberapa kendaraan bermotor yang parkir di jalur pedestrian karena cenderung akan lama untuk parkir atau terkait dengan alasan tertentu.

Area parkir tepi jalan merupakan Lokasi parkir (Thojib, et.al, 1991:III-33): Curb Parking (di tepi jalan) merupakan cara tradisional. Bagi pusat kota yang padat, jenis ini dianggap ketinggalan jaman dan tidak menguntungkan.jika ruang untuk curb parking mencukupi, maka lebar jalan menjadi tidak ekonomis lagi. Hanya dimungkinkan ditempatkan pada sedikit ruang pada *outer fringes* (lingkaran luar) dari suatu kawasan pusat bisnis padat yang jalannya tidak membawa muatan trafik penuh hingga sampai masanya, kota tumbuh sesuai dengan rencana. Jenis parkir ini merupakan cara yang tidak efisien didalam . penggunaan ruang



(dibandingkan dengan pola  $90^0$  atau  $60^0$ ) dan dianggap penyebab kelambatan dan kecelakaan lalu lintas.

b. Aktivitas dan Atribut

Menurut Cullen (1971: 103-104) Suatu penelitian menyatakan bahwa objek yang diam (*fixed object*) bertindak sebagai magnet terhadap objek yang bergerak (*moveable object*). Kategori objek yang bergerak di dalam kota adalah manusia dan kemungkinan untuk alasan yang berbeda, manusia butuh tempat untuk berhenti sejenak untuk beraktivitas. Pergerakan/ sirkulasi adalah esensi dari jalan, namun selain itu juga memberi fungsi yang lebih luas, Jalan menjadi ruang luar yang positif oleh beragam variasi penggunaan dimana sirkulasi dari berbagai tipe yang berbeda eksis dan dimana aktivitas fungsional dan sosial berkumpul (Trancik, 1986: 70). Variasi penggunaan ruang (aktivitas) ada yang memang merupakan fungsi yang sebenarnya untuk diwadahi, namun juga berkembang terjadi pergeseran/ perubahan fungsi ruang oleh aktivitas-aktivitas tertentu seperti duduk-duduk/ berdiri menunggu, berkumpul sambil berbincang-bincang, bongkar muat barang, makan-minum, dll baik di jalur pedestrian maupun di area parkir tepi jalan. Sehingga memang ada keterkaitan antara aktivitas dengan settingnya.

*System of setting* atau sistem tempat atau ruang menurut Haryadi dan Setiawan (1995:27) diartikan sebagai rangkaian unsur-unsur fisik atau spasial yang memiliki hubungan tertentu dan terkait hingga dapat dipakai untuk suatu kegiatan tertentu. Sedangkan *system of activity* atau sistem

kegiatan diartikan sebagai suatu rangkaian perilaku yang secara sengaja dilakukan oleh satu atau beberapa orang. Menurut Weisman (1981 dalam Widodo, 2001:42-46) individu dapat dipandang sebagai manusia yang menggunakan setting. Manusia, baik individu maupun kelompok-kelompok berinteraksi di dalam setting. Proses interaksi yang terjadi tidak hanya antara manusia dengan manusia, tetapi juga interaksi antara manusia dengan lingkungan yang disebut konsep *attribute*. Atribut yang ditemukan terkait dengan pelaku sirkulasi-parkir dalam hubungannya dengan ruang Dawasja sebagai setting meliputi, aksesibilitas dan visibilitas, keamanan, crowding dan density, kenyamanan termal dan fisik.

- Aksesibilitas dan visibilitas

Menurut Weisman (1981 dalam Widodo, 2001:42-46) aksesibilitas adalah kemudahan bergerak melalui dan menggunakan lingkungan yang berkaitan dengan sirkulasi/ jalan dan visual. Visual diartikan sebagai jarak penglihatan dimana terlihat dengan jelas obyek yang diamati termasuk akses dan komponen setting. Visibilitas adalah jarak yang dirasakan manusia. Jarak bukan hanya secara dimensional atau geometris saja, namun menyangkut persepsi visual dimana seseorang merasa ada tidaknya halangan untuk mencapai objek yang dituju. Aktivitas yang terkait dengan atribut tsb adalah parkir di area parkir tepi jalan dan cenderung untuk parkir sejajar dua lapis bila sudah tidak ada lagi ruang untuk parkir di area parkir tepi jalan di dekat tempat

tujuannya, bongkar muat barang juga dilakukan di area parkir tepi jalan.

- **Keamanan**

Terkait dengan perasaan was-was/ kontrol terhadap tindak kriminal dan laju/ sirkulasi lalu lintas kendaraan bermotor. Aktivitas yang terkait dengan atribut di atas adalah pemilihan lokasi parkir yang diharapkan yaitu 1) area parkir khusus di belakang bangunan atau di ruang transisi (kebutuhan utama di Utara-Timur dan Selatan-Timur, dimana sirkulasi-parkir paling padat dibandingkan segmen lain, 2) di area parkir tepi jalan atau ruang transisi.

- **crowding dan density**

Snyder dan Catanese (1997:93) menyatakan bahwa kepadatan adalah ukuran matematis dari jumlah orang per unit ruang. Kesesakan merupakan suatu pengertian psikologis atau yang menunjuk pada pengalaman terkurung, dirintangi, terhalang oleh kehadiran terlalu banyak orang. Kesesakan mungkin akibat kepadatan yang tinggi, tapi yang lebih penting kesesakan merupakan fungsi kepadatan yang dirasakan dan persepsi ini juga mengalami pengaruh suasana jiwa, kepribadian dan konteks fisik. Sedangkan Sears (1994:229) mendefinisikan bahwa kepadatan sosial adalah jumlah orang yang secara objektif berada dalam suatu ruang tertentu. Rasa sesak adalah perasaan sempit dan tidak memiliki cukup ruang yang bersifat subjektif, tidak mempedulikan berapa besarnya ruangan. Berdasarkan

definisi tersebut, kepadatan bisa bersifat menyenangkan atau tidak menyenangkan, tapi kesesakan selalu bersifat negatif dan tidak menyenangkan. Atribut ini muncul terkait dengan adanya opini para responden tentang kondisi sirkulasi-parkir di area parkir tepi jalan di Jln. MH. Thamrin yang dianggap sesak dan mengganggu karena dianggap menjadi penyebab kemacetan lalu lintas (di Utara-Timur) dan mengganggu aktivitas yang sedang dilakukan di ruang Dawasja tsb.

- kenyamanan termal dan fisik

kenyamanan termal dan fisik adalah suatu keadaan lingkungan yang memberi rasa yang sesuai kepada panca indera dan *anthropometry* disertai fasilitas yang sesuai dengan kegiatannya. *Anthropometry* adalah proporsi dan dimensi tubuh manusia serta karakter fisiologis lainnya dan kesanggupan berhubungan dengan berbagai kegiatan manusia yang berbeda-beda dan mikro lingkungan (Weisman, 1981 dalam Widodo, 2001:42-46). Aktivitas yang terkait dengan atribut di atas adalah duduk-duduk/ berdiri menunggu di tempat yang rindang, berbincang-bincang pada sore hari atau di tempat yang teduh.

### 3. Ruang Dawasja dengan Activity Support

Hubungan ruang Dawasja dengan activity support ditinjau dari kondisi setting (kondisi fisik ruang dan kondisi spasial), aktivitas dan atributnya.

a. Kondisi Spasial

*Activity support* termasuk didalamnya semua fungsi dan kegiatan yang memperkuat ruang-ruang publik kota, antara aktivitas dan ruang-ruang fisik selalu saling melengkapi (Shirvani, 1985: 37) menunjukkan adanya hubungan antara *activity support* dengan ruang Dawasja, dimana keterkaitan dengan masalah ruang di pusat kota, membicarakan ekonomi formal dan informal di dalam konflik keruangan (Soetomo, 1995:4), hal itu terutama di Indonesia dikarenakan terbentur pada sulitnya pengadaan lokasi resmi bagi sektor informal (Sumarsono, et.al, 1991: II.2.6). Konflik keruangan dalam artian adanya dua kepentingan yang berbeda yang tidak dapat disatukan, yaitu antara kebutuhan market dengan kebutuhan ruang. Keberadaannya di ruang kota memang sangat dibutuhkan namun juga memberi efek visual dan fisik yang kurang baik. Ruang Dawasja menjadi terlihat kumuh, sempit/ sesak dan meningkatnya derajat keterlingkupan ruang terbuka.

Bentuk *activity support* dalam ruang terbuka bentuk fisiknya dapat berupa taman rekreasi, taman kota, plaza-plaza, taman budaya, kawasan pedagang kaki lima, jalur pedestrian, kumpulan pedagang makanan kecil, penjual barang-barang seni/ antik atau merupakan kelompok hiburan tradisional/ lokal. PKL sebagai salah satu bentuk *activity support* yang juga disebut sektor informal umumnya tumbuh spontan di tempat-tempat strategis, dimana kehadirannya selalu mendekati konsumen dengan menempati jalur-jalur strategis (terkait dengan arus lalu lintas, rasio parkir, arus

pejalan kaki, dll) serta cenderung mendekati keberadaan sektor formal. Hal ini menunjukkan kebutuhan kemudahan aksesibilitas dan visibilitas dalam pengertian fisik lokasi pedagang mudah dijangkau, secara psikologis tidak merasakan halangan yang berarti untuk menjangkaunya dan tanda-tanda fisik dari pedagang mudah dilihat pembeli potensial (Lewison dan Delozie, 1992 dalam Teddy, 2003: 45), sehingga jalur pedestrian dan area parkir tepi jalan yang letaknya sangat aksesibel dan visibel menjadi sangat diminati. Namun kepadatan sirkulasi pejalan kaki/ sirkulasi-parkir kendaraan bermotor dapat memberi faktor positif atau negatif (Lewison dan Delozie, 1992 dalam Teddy, 2003: 45) sehingga faktor tersebut tidak selalu menjadi faktor mutlak untuk pemilihan tempat bekerja pada kasus jalan tertentu. Untuk kasus di Jln. MH. Thamrin, jumlah activity support (PKL) terbesar justru tidak pada segmen di mana rasio sirkulasi-parkir kendaraan bermotor tinggi, tapi berada di segmen Utara-Barat dimana kondisi fisiknya lebih sejuk, teduh dan tidak silau (faktor iklim).

b. Aktivitas dan atribut

Bentuk, lokasi dan karakter suatu tempat spesifik akan menarik/ berpengaruh terhadap fungsi, penggunaan ruang dan aktivitas yang spesifik juga (Shirvani, 1985: 37). Aktivitas-aktivitas yang muncul terkait dengan activity support (PKL) cenderung menyebabkan pergeseran/ perubahan fungsi ruang seperti ruang Dawasja digunakan sebagai tempat memajang dan menyimpan perabot/ peralatan kerja, bengkel kerja/

melayani pelanggan, duduk-duduk/ berdiri, berkumpul sambil bermain kartu/ catur, makan-minum, dll. Atribut yang ditemukan terkait dengan pelaku activity support dalam hubungannya dengan ruang Dawasja sebagai setting meliputi aksesibilitas dan visibilitas, kenyamanan termal dan fisik, teritorial dan crowding dan density. Untuk definisi aksesibilitas dan visibilitas, kenyamanan termal dan fisik dan crowding dan density sudah diuraikan pada bagian kondisi ruang Dawasja dengan sirkulasi-parkir.

- Aksesibilitas dan visibilitas

Aktivitas yang terkait dengan atribut di atas adalah memajang perabot kerjanya di area parkir tepi jalan atau jalur pedestrian untuk menarik pelanggan, melayani pelanggan langsung di area parkir tepi jalan.

- Kenyamanan termal dan fisik

Aktivitas yang terkait dengan atribut di atas adalah duduk-duduk, bersosialisasi di tempat yang teduh, memilih lokasi kerja di jalur pedestrian segmen Utara-Barat yang teduh, tidak silau dan sejuk. Apalagi didukung adanya permukaan ruang dengan perkerasan, rata dan dilengkapi street furniture.

- Teritorial

Sears (1994:224-226) berpendapat bahwa teritori (wilayah kekuasaan) adalah daerah yang dikuasai oleh individu atau kelompok tertentu. Perilaku teritorial menyangkut tindakan yang dirancang untuk memancang atau menandai suatu teritori dan menuntut pemilikannya.

Sedangkan ruang pribadi dihubungkan secara fisik dengan seseorang, jarak antara tubuh seseorang dengan tubuh orang lain, teritori tidak selalu membutuhkan kehadiran fisik. Tujuan perilaku teritorial tidak untuk menyendiri tapi untuk mengontrol “jalan masuk” dan milik pribadi. Tanda teritorial sering menjadi fungsi pencegahan sehingga tidak mengherankan bahwa kehadiran secara fisik merupakan tanda yang meyakinkan.

Teritori memiliki lima ciri yang menegaskan, menurut Snyder dan Catanese (1997:88), yaitu:

1. memuat daerah ruang.
2. dikuasai, dimiliki atau dikendalikan oleh individu atau kelompok.
3. memuaskan beberapa kebutuhan atau dorongan, seperti kawin atau status.
4. ditandai secara konkrit atau simbolik.
5. orang akan mempertahankannya atau setidaknya-tidaknya merasa tidak senang bila teritori mereka dilanggar dengan cara apapun oleh pengacau.

Aktivitas terkait dengan atribut di atas adalah menata/ menggantung perabot/ peralatan kerja miliknya yang berfungsi untuk memberi identitas PKL dan menandai kepemilikan, meninggalkan/ menyimpan perabotnya yang berarti meninggalkan tanda-tanda fisik, dan pada beberapa PKL seperti PKL menggunakan tenda untuk membuat ‘ruang’/ keterlingkupan.



- crowding dan density

Aktivitas terkait dengan atribut di atas adalah mencari tempat bekerja yang masih kosong dan penggunaan jalur pedestrian karena dianggap tempat yang cukup leluasa untuk bekerja dan tidak digunakan oleh fungsi lain.

## BAB V

### KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

#### 5.1. Kesimpulan

Berdasarkan data, analisa dan pembahasannya maka dapat disimpulkan, bahwa:

1. Ada hubungan kuat dan signifikan antara sirkulasi-parkir dan activity support terhadap ruang Dawasja. Sebesar 78.8% variasi dari penggunaan luasan ruang Dawasja bisa dijelaskan oleh variasi dari kedua variabel bebas tsb, sedangkan sisanya sebesar 21.2% dijelaskan oleh sebab-sebab lain dan penggunaan oleh sirkulasi-parkir dan activity support secara bersama-sama berpengaruh terhadap ruang Dawasja.
2. Antara ruang Dawasja dengan sirkulasi-parkir terdapat korelasi positif (searah) yang kuat, antara ruang Dawasja dengan activity support terdapat korelasi negatif (berlawanan arah) yang kuat sedangkan antara sirkulasi-parkir dengan activity support terdapat korelasi negatif yang sangat lemah (dapat dikatakan tidak memiliki hubungan). Besar korelasi positif antara sirkulasi-parkir dengan ruang Dawasja adalah 53% sedangkan besar korelasi negatif antara activity support dengan ruang Dawasja adalah 54%.
3. Besar pengaruh sirkulasi-parkir dan activity support terhadap ruang Dawasja, bisa dijelaskan melalui koefisien berikut:
  - konstanta sebesar 1088.996 menyatakan bahwa jika tidak ada penggunaan oleh sirkulasi-parkir dan activity support yang

menggunakan ruang dawasja, penggunaan luasan ruang dawasja adalah 1088.996 M<sup>2</sup>.

- Koefisien regresi +0.459 menyatakan bahwa setiap penambahan 1M<sup>2</sup> luasan yang digunakan sirkulasi-parkir akan meningkatkan (karena tanda +) penggunaan luasan ruang dawasja sebesar 0.459 M<sup>2</sup>.
  - Koefisien regresi -1.769 menyatakan bahwa setiap penambahan 1M<sup>2</sup> luasan yang digunakan activity support akan mengurangi (karena tanda -) penggunaan luasan ruang dawasja sebesar 1.769 M<sup>2</sup>.
4. Semakin aksesibel dan visibel ruang Dawasja, maka akan semakin besar penggunaan ruangnya (hipotesis terbukti). Namun tidak demikian halnya dengan hipotesis semakin komersial sifat activity support (PKL) akan semakin besar penggunaan ruangnya (hipotesis ditolak), hal ini terkait dengan jumlah jenis activity support (PKL) terbesar yang menjadi ciri khas Jln. MH. Thamrin, Semarang, yaitu PKL jok kendaraan yang merupakan activity support yang bersifat jasa.
  5. Tujuan kunjungan terbesar ke Jln. MH. Thamrin terkait dengan activity support adalah ke PKL jok kendaraan bermotor (15.6%) setelah tujuan ke sektor formal komersial seperti toko/ ruko/ dealer/ rumah makan (47.5%) dan ke sektor formal jasa seperti foto copy/ wartel/ tempat kursus/ kantor (24.6%).
  6. Bentuk pengaruh sirkulasi-parkir dan activity support terhadap ruang Dawasja berupa pergeseran/ perubahan fungsi ruang akibat aktivitas-aktivitas ikutan.
    - Perubahan penggunaan ruang terbesar di jalur pedestrian di masing-masing segmen (rata-rata di atas 50%) adalah oleh activity support,

- kecuali pada segmen Selatan-Barat penggunaan ruang oleh sirkulasi-parkir lebih besar daripada activity support, karena jumlah populasi PKL pada segmen ini memang paling sedikit. Secara keseluruhan perubahan fungsi oleh activity support yang paling sering dilakukan adalah memajang perabot (61% di area parkir tepi jalan) dan duduk-duduk menunggu (17.1% di jalur pedestrian).
- Perubahan penggunaan ruang terbesar di area parkir tepi jalan di masing-masing segmen (rata-rata di atas atau sama dengan 50%) adalah oleh sirkulasi-parkir, kecuali pada segmen Utara-Barat penggunaan ruang oleh activity support lebih besar daripada sirkulasi-parkir, karena tingkat kepadatan sirkulasi-parkir pada segmen ini memang paling rendah. Secara keseluruhan perubahan fungsi yang paling sering dilakukan adalah duduk-duduk/ berdiri menunggu (16.4% di area parkir tepi jalan dan 50.8% di jalur pedestrian).
7. Letak perubahan fungsi ruang Dawasja oleh sirkulasi-parkir atau activity support dipengaruhi oleh besar penggunaan fungsi sirkulasi-parkir dan activity support terhadap ruang Dawasja. Fungsi sirkulasi-parkir lebih besar pengaruh/interaksinya dengan area parkir tepi jalan 82.8% dibandingkan activity support, sedangkan activity support berperan lebih besar terhadap jalur pedestrian sebesar 63.4%.
  8. Urutan tingkat kepadatan sirkulasi-parkir adalah 1) Utara-Timur, 2) Selatan-Timur, 3) Selatan-Barat, 4) Utara-Barat. Pada hari kerja (Senin-Jum'at/ Sabtu) titik-titik kepadatan berada di sekitar sektor formal yang bersifat komersial/

jasa, sedangkan pada hari libur (Minggu) berada di sekitar sektor informal (jasa) dan beberapa di sekitar sektor formal (komersial). *Peak hour* (jam-jam sibuk/ sangat padat) umumnya pada siang hari.

Urutan tingkat kepadatan activity support adalah 1) Utara-Barat, 2) Utara-Timur, 3) Selatan-Timur, 4) Selatan-Barat. Pada segmen Utara-Timur jenis PKL terbanyak adalah PKL jok kendaraan, Utara-Barat: PKL makanan-minuman, Selatan-Timur: PKL jok dan tambal ban/ sejenisnya dan di Selatan-Barat: PKL jok dan PKL makanan.

Urutan tingkat kepadatan sirkulasi-parkir tertinggi tidak diikuti oleh tingkat kepadatan activity support tertinggi. Hal ini dipengaruhi oleh kebutuhan atribut kenyamanan termal. Dimana pada segmen Utara-Barat jumlah pepohonan peneduh paling banyak dibandingkan pada segmen lain yang mempengaruhi iklim mikro sekitar setting. Selain itu posisi di bagian barat menyebabkan ruang Dawasja tsb tidak menerima panas langsung ketika siang hari dan silau sinar matahari pada sore hari dari arah Barat.

9. Lokasi parkir yang diharapkan adalah area khusus di belakang bangunan atau ruang transisi (khususnya pada sisi Timur) sedangkan pada sisi Barat lebih menyukai area parkir tepi jalan atau ruang transisi, dengan kriteria terbesar adalah kemudahan aksesibilitas dan visibilitas. Sedangkan kriteria lokasi yang diharapkan oleh activity support (PKL) adalah aksesibilitas dan visibilitas serta kenyamanan termal/ fisik.
10. Atribut yang dibutuhkan oleh:

- sirkulasi-parkir: 1) aksesibilitas dan visibilitas, 2) keamanan, 3) crowding dan density, 4) kenyamanan termal dan fisik.
- activity support: 1) aksesibilitas dan visibilitas, 2) kenyamanan termal dan fisik, 3) teritorial, 4) crowding dan density.

11. Sirkulasi-parkir dapat menimbulkan efek visual ketidakteraturan ruang Dawasja yang dipengaruhi oleh penampilan parkir (posisi perletakkan parkir, dimensi parkir dan elemen-elemen parkir). Activity support juga dapat menimbulkan efek visual yang kurang baik. Ruang menjadi terlihat kumuh, makin sempit/ sesak dan sebagai ruang publik terbuka menjadi meningkat derajat keterlingkupannya (enclosure).

## 5.2. Rekomendasi

1. *Bagi ilmu pengetahuan*: berdasarkan hasil analisis regresi berganda dimana antara activity support (PKL) dan sirkulasi-parkir ternyata memiliki hubungan yang lemah dan berlawanan arah dan didukung hasil observasi dimana pada segmen dengan tingkat kepadatan sirkulasi-parkir tertinggi tidak diikuti oleh tingkat kepadatan activity support tertinggi pula (tingkat kepadatan sirkulasi-parkir tertinggi di Utara-Timur sedangkan activity support di Utara-Barat yang memiliki jumlah pepohonan peneduh terbanyak dikaitkan dengan atribut kenyamanan termal yang dibutuhkan) maka diduga adanya hubungan antara iklim mikro dengan penggunaan ruang Dawasja. Sehingga perlu dilakukan penelitian lebih lanjut mengenai pengaruh kenyamanan termal/ iklim mikro (sebagai salah satu atribut activity support) terhadap penggunaan ruang Dawasja di koridor jalan yang membujur pada arah Utara-Selatan untuk

memperoleh temuan-temuan baru yang dapat digunakan sebagai pedoman dalam penataan/ perancangan kota.

2. *Bagi perancang lingkungan dan kota:* berdasarkan hasil analisis distribusi frekuensi tentang lokasi dan atribut yang dibutuhkan serta uraian aktivitas-aktivitas yang telah disebutkan pada pembahasan temuan penelitian, maka di dalam Rencana Umum Tata Ruang Kota maupun Rencana Detailnya, perlu adanya rencana ruang bagi:

- Activity support (PKL) dengan memperhatikan kebutuhan atribut
  - Aksesibilitas dan visibilitas, prinsip dimana konsumen potensial dapat mendatangi, memasuki, transaksi dan keluar dari lokasi bisnis eceran dengan mudah dan tidak adanya halangan terhadap jarak pandangan untuk mencapai objek yang dituju.
  - Kenyamanan termal, terkait dengan kondisi koridor Jln. MH. Thamrin yang membujur arah Utara-Selatan (terhadap orientasi sinar matahari) dan menciptakan iklim mikro yang mendukung
  - Kenyamanan fisik, rancangan ruang dengan perkerasan, rata dan ergonomis disesuaikan dengan kebutuhan luasan ruang masing-masing PKL yang berbeda- beda. Perlu disediakan juga tempat duduk-duduk dan pengaturannya sebagai tempat bekerja dan berinteraksi.
  - Teritorial, kebutuhan akan kehadiran tanda-tanda fisik untuk menunjukkan identitas dan kepemilikan (misalnya penyediaan media komunikasi non verbal/ tempat pemasangan papan nama-reklame agar tidak menggunakan pepohonan peneduh lagi).

- Crowding dan density.
  - Sirkulasi-parkir, dimana ada perlakuan yang berbeda antara sisi Timur dan Barat disesuaikan dengan besar prosentase lokasi parkir yang diharapkan dan melihat tingkat kepadatan sirkulasi-parkir yang berbeda pula. Pada sisi Timur disediakan area parkir khusus di belakang bangunan atau parkir pada ruang transisi dengan luasan yang memadai. Sedangkan pada sisi Barat dengan lebih pengoptimalan area parkir pada ruang transisi atau area parkir tepi jalan dengan masing-masing memperhatikan kebutuhan atribut:
    - Aksesibilitas dan visibilitas
    - Keamanan, dari tindak kriminal dan terpisah langsung dengan jalur lalu lintas, misal pada area parkir tepi jalan dengan pemisah jalur tanaman.
    - Crowding-density
    - Kenyamanan termal (pepohonan peneduh) dan kenyamanan fisik (area parkir dengan perkerasan dan rata). Perlu disediakan pula tempat duduk-duduk dan pengaturannya sedemikian rupa agar tidak disalahgunakan oleh fungsi lain.
3. *Bagi perancang lingkungan dan kota:* perlu diingat bahwa atribut-atribut yang dibutuhkan sirkulasi-parkir maupun activity support (PKL) tersebut di atas dapat digunakan untuk mengendalikan fungsi ruang.



## DAFTAR PUSTAKA

- Arikunto, Suharsimi, 2002, *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktek*, PT. Rineka Cipta, Jakarta.
- Astuti, Sri, et.al, 1991, "Ruang Terbuka Kota (Urban Open Space)" dalam *Teori Perancangan Urban*, Program Studi Perancangan Arsitektur Fakultas Pascasarjana Institut Teknologi Bandung, Bandung.
- Cullen, Gordon, 1971, *The Concise Townscape*, Butterworth Heinemann, Great Britain.
- Darmawan, Edy, 2003, *Teori dan Implementasi Perancangan KOTA*, Badan Penerbit Universitas Diponegoro Semarang, Semarang.
- DPU, 1990, *Tata Cara Perencanaan Lansekap Jalan*, Dep. PU Dirjen Bina Marga, Jakarta.
- , 1997, *Tata Cara Perencanaan Geometrik Jalan Antar Kota*, Dep. PU Dirjen Bina Marga, Jakarta.
- Hakim, Rustam, [n.d], *Unsur Perancangan Dalam Arsitektur Lansekap*, Bumi Aksara, Jakarta.
- Haryadi dan B. Setiawan, 1995, *Arsitektur Lingkungan dan Perilaku*, Dirjen Dikti Depdikbud, Jakarta.
- Indrosaptono, Djoko, 2003, *Pendekatan Kuantitatif Rasionalistik "Persepsi Pengguna/ Penghuni Terhadap Seting Ruang" (Bidang Arsitektur Lingkungan dan Perilaku)* disertakan dalam "Seminar Nasional Penelitian Arsitektur – Metoda dan Terapannya", Program Magister Teknik Arsitektur Universitas Diponegoro, Semarang.
- Lynch, Kevin, 1975, *The Image of The City*, The M.I.T Press, England.
- Moleong, Lexy J, 2002, *Metodologi Penelitian Kualitatif*, PT Remaja Rosdakarya, Bandung.
- Neufert, Ernst, 1994, *Data Arsitek Jilid 1* (terjemahan Buku *Architect's Data* Second Edition), Penerbit Erlangga, Jakarta.
- Perera, Ashley LS, 1995, *Re-Appraisal of the Informal Sector* disertakan dalam "Third International Congress of The Asian Planning Schools Association", National University of Singapore, Singapore.
- Rubenstein, Harvey M, 1992, *Pedestrian Malls, Streetscapes and Urban Spaces*, John Wiley & Sons, New York.
- Santoso, Singgih, 2002, *Buku Latihan SPSS Statistik Parametrik*, PT Gramedia, Jakarta.
- Sears, David O, 1994, *Psikologi Sosial Jilid 2* (terjemahan Buku *Social Psychology* Fifth Edition), Penerbit Erlangga, Jakarta.
- Shirvani, Hamid, 1985, *The Urban Design Process*, Van Nostrand Reinhold Company, New York.
- Snyder, James C, dan Anthony J. Catanese, 1997, *Pengantar Arsitektur* (terjemahan Buku *Introduction to Architecture*), Penerbit Erlangga, Jakarta.
- Soetomo, Sugiono, 1995, *The Role of Informal Sectors in The Extending Indonesian Metropolitan Cities* disertakan dalam "Third International

- Congress of The Asian Planning Schools Association”, National University of Singapore, Singapore.
- Spreiregen, Paul D, 1965, *Urban Design: The Architecture of Towns and Cities*, McGraw-Hill Book Company, New York.
- Sudaryono, 2003, *Metode Deduktif dan Induktif Dalam Penelitian Arsitektur* disertakan dalam “Seminar Nasional Penelitian Arsitektur – Metoda dan Terapannya”, Program Magister Teknik Arsitektur Universitas Diponegoro, Semarang.
- Sumarsono dan Dadang Ahdiat, 1991, “Pendukung Kegiatan (Activity Support)” dalam *Teori Perancangan Urban*, Program Studi Perancangan Arsitektur Fakultas Pascasarjana Institut Teknologi Bandung, Bandung.
- Teddy, Livian, 2003, *Pengaruh Bangunan Komersial dengan Penggunaan Ruang Publik terhadap Tumbuhnya Sektor Informal*, Tesis Program Pasca Sarjana Magister Teknik Arsitektur, Universitas Diponegoro, Semarang.
- Thojib, Jusuf, et. al, 1991, “Linkage System” dalam *Teori Perancangan Urban*, Program Studi Perancangan Arsitektur Fakultas Pascasarjana Institut Teknologi Bandung, Bandung.
- Trancik, Roger, 1986, *Finding Lost Space Theories of Urban Design*, Van Nostrand Reinhold Company, New York.
- Widodo, Mulyadi, 2001, *Jalur Pejalan Kaki Jalan Pandanaran Semarang Pendekatan Perilaku Pejalan Kaki*, Tesis Program Pasca Sarjana Magister Teknik Arsitektur, Universitas Diponegoro, Semarang.